

# Projet de quartier Malley-Gare

## Liste de questions/réponses

### 1. Un tel projet de nouveau quartier n'est-il pas surdimensionné et trop dense?

Le projet de Malley-Gare permettrait d'accueillir environ 420 habitants et 630 emplois à long terme, répartis rationnellement entre Prilly et Renens. Il se compose d'une aire de construction et d'une place publique par commune. Au sein de chaque aire, des bâtiments bas et une tour pourraient être réalisés. La hauteur maximale admise pour les tours est 77 mètres sur Prilly et 63 sur Renens, soit environ 25 et 21 étages respectivement. Ces bâtiments hauts permettent de dégager deux places publiques, dimensionnées en conséquence.

Avec une densité moyenne d'environ 380 habitants et emplois à l'hectare, l'ensemble des planifications prévues à Malley-Centre, sans compter le nouveau centre sportif, s'approchent de l'objectif cantonal fixé pour ce site stratégique destiné à devenir un nouveau centre pour l'agglomération, à savoir de 400 habitants et emplois à l'hectare (SDIM). Il est nécessaire, pour que cette densité moyenne soit atteinte, qu'elle soit plus élevée à proximité directe de la gare et du futur arrêt du tram. De ce fait, la densité moyenne planifiée pour le site Malley-Gare est d'environ 650 habitants et emplois à l'hectare. Cette densité est nécessaire dans un secteur dont les infrastructures, notamment de transports publics, ont été dimensionnées en conséquence. Ce serait une erreur urbanistique de s'en tenir aux densités minimales du Plan directeur cantonal (250 habitants et emplois à l'hectare) qui sont définies pour des secteurs très divers et qui ne peuvent dès lors pas prendre en compte l'ensemble des caractéristiques d'un site particulier comme celui de Malley.

À titre de comparaison, quelques exemples de densité en nombre d'habitants et emplois à l'hectare:

- Bel-Air à Lausanne : 653 h+e/ha
- Saint-François à Lausanne : 651 h+e/ha
- Rue Centrale à Lausanne : 530 h+e/ha
- Marterey à Lausanne : 440 h+e/ha
- Avenue Floréal à Lausanne (sous Gare): 348 h+e/ha

Pour une densification de qualité, la planification de Malley suit un processus ayant comme but de trouver la densité optimale pour ce site. Concrètement, cela se met en œuvre par des démarches telles qu'une étude test, un schéma directeur, un concours d'urbanisme et une étude préliminaire des espaces publics, ainsi qu'une information et consultation de la population lors de chaque étape de la planification. La planification est élaborée en respectant le Plan directeur cantonal, le projet d'agglomération et sa stratégie d'implantation des tours. Des concours d'architecture et une participation concrète des habitants à la définition des espaces de vie suivront à partir de la phase de développement. Il est utile de rappeler que les perspectives de croissance de l'agglomération Lausanne Morges sont élevées: 80'000 habitants nouveaux sont attendus au total d'ici 2030, dont un quart environ dans l'Ouest lausannois. Le terrain de Malley-Gare, actuellement classé en zone industrielle, est idéalement situé et libre de constructions. Le projet proposé respecte pleinement le principe du développement vers l'intérieur préconisé par la Loi sur l'Aménagement du Territoire (LAT) qui exige que la densification urbaine soit orientée vers l'intérieur afin de préserver les secteurs ruraux en prévenant l'étalement urbain.

### 2. Quelle est la part qui sera allouée au logement ? Combien d'appartements seront construits ? De quel type de logement s'agit-il ?

Le terrain de Malley-Gare est à proximité des voies CFF. Il est donc soumis à l'ordonnance de protection contre les accidents majeurs (OPAM), fixant des principes qui limitent le nombre

d'habitants pour des raisons de sécurité. Or, la planification vise à réaliser le maximum de logements possibles avec cette contrainte, ce qui équivaut à un 40% de la capacité constructive totale, soit environ 200 nouveaux logements. Ceci sera compensé par une proportion en logements plus élevée dans le futur plan de quartier voisin de Malley-Gazomètre.

Afin de satisfaire les besoins de la population, les Communes de Prilly et de Renens et les propriétaires (CFF SA et la Ville de Lausanne) ont signé une convention qui les engage à concrétiser une mixité de logements sur leurs terrains. Au moins 15% des logements seraient subventionnés, 35% à loyers contrôlés et 15% en propriété par étage. En outre, au moins le 50% des surfaces devra être dévolu à une diversité de tailles, allant de 2.5 à 5.5 pièces.

### 3. Ne s'agit-il pas en fait d'un nouveau quartier d'affaires ?

Non. Au-delà du 40% destiné aux logements, le règlement impose de commerces de proximité. Le restant de la surface peut être occupé par des bureaux mais également par des activités artisanales, culturelles et parapubliques. Les Municipalités de Prilly et Renens veilleront à ce que cette mixité de destination soit réalisée lorsque les permis de construire seront accordés. Par ailleurs, dans les futurs sites voisins une proportion de logements plus élevée est prévue.

### 4. Les axes routiers sont déjà surchargés. Quelles adaptations sont prévues pour absorber la génération de trafic?

L'étude de trafic effectuée pour Malley-Gare conclut que le futur quartier générera au maximum, une fois réalisé, un trafic de l'ordre de 2'200 véhicules par jour, dont 260 véhicules par heure à l'heure de pointe du soir. Ce trafic sera écoulé à travers la nouvelle avenue de Malley sur les avenues du Chablais et de Longemalle sans nécessité d'adaptations des axes routiers. Toutefois, l'avenue du Chablais, déjà surchargée, sera optimisée. Le projet de requalification en cours vise à mieux gérer le trafic et prévoit une 4<sup>ème</sup> voie, permettant de mettre en site propre les bus dans les deux sens. En outre, la nouvelle avenue de Malley et le chemin de l'Usine à gaz seront aménagés en zone 30 Km/h. Le réseau s'accroîtra donc en drainant le trafic lié aux nouveaux immeubles et en garantissant l'accès aux installations existantes (déchetterie, théâtre, etc.).

Il est utile de rappeler que la saturation des axes routiers du secteur de Malley est due aux véhicules en transit depuis les sorties d'autoroutes de la Maladière et de Crissier vers Lausanne. Il ne s'agit donc pas de trafic local, mais d'un problème beaucoup plus large. Pour faire face à cette situation, des mesures ont été prises par le Canton et la Confédération. Il est prévu de réaliser des nouvelles jonctions et compléments de jonctions, pour éviter le trafic de transit à travers l'Ouest lausannois. Deux nouvelles jonctions sont en particulier planifiées : celles de Chavannes et d'Ecublens. Cela réduira la circulation en ville en redistribuant le trafic sur l'autoroute de contournement. Les nouvelles jonctions sont des projets qui devraient se concrétiser d'ici une dizaine d'années. Les premières améliorations se feront sur ce que l'on appelle « le goulet de Crissier ».

En plus de ces mesures pour gérer le trafic à l'échelle de Malley et de l'agglomération, les besoins en stationnement à Malley-Gare sont réduits sensiblement en raison de la proximité immédiate de la gare de Malley et de l'excellente offre en transports publics. On peut donc s'attendre à ce que les personnes travaillant sur le site privilégient pour leur majorité le déplacement sans voiture. L'offre va encore s'améliorer ces prochaines années (tram, cadence RER plus élevée, nouvelles lignes de bus). Grâce à cela, Malley-Gare comptera donc au maximum environ 340 places de stationnement pour les voitures, dont 160 pour les visiteurs. Ces chiffres sont en totale conformité avec les objectifs communaux, régionaux et cantonaux en matière d'aménagement du territoire et de mobilité.

5. Combien de tours sont prévues sur l'ensemble de Malley ? Quelle hauteur pourront-elles atteindre ?

Sur l'ensemble de Malley cinq tours sont prévues, dont deux sur Malley-Gare. Ces deux dernières pourraient atteindre au maximum 77 mètres sur Prilly et 63 mètres sur Renens. Les gabarits indiqués ne peuvent pas être totalement remplis du fait de la limitation de la surface de plancher. Ce sont des espaces dans lesquels les bâtiments doivent s'insérer mais sans les remplir entièrement. Le volume de la capacité constructive maximale est sensiblement inférieur au volume total du gabarit défini par le plan.

Ce sont les concours d'architecture qui détermineront la forme et la hauteur définitive de ces constructions. Pour cette raison, il n'existe pas actuellement des simulations montrant l'aspect définitif des tours. Les résultats des futurs concours seront publics et chaque bâtiment fera encore l'objet d'une autorisation particulière, avec possibilité pour les habitants des quartiers avoisinants d'exprimer leur opinion par le biais de l'enquête publique. Ce n'est donc pas un blanc-seing donné aux futurs promoteurs.

Le principe de l'implantation de tours remonte aux premières études menées à l'échelle de l'Ouest lausannois (étude du chantier 2 du SDOL de 2005). Le but est de marquer l'importance du quartier pour en faire un vrai centre urbain, à la vocation multiples (logement, commerces, bureaux, etc.). L'impact visuel, les ombres portées, ainsi que la silhouette urbaine ont par la suite été étudiés et débattus durant la phase d'études test en 2006 avec quatre bureaux de spécialistes et présentés à la population lors des deux soirées portes ouvertes. Les propositions issues de ces études test ont été révérifiées et puis reprises dans le Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM). Sur cette base, le jury du concours d'urbanisme et d'espaces publics de 2012 a recommandé le projet des Coulisses qui prévoit la réalisation de trois bâtiments hauts. L'agglomération Lausanne Morges dispose depuis 2014 d'une Stratégie pour l'implantation de tours.

Au niveau cantonal, un pool d'experts existe pour évaluer ce type de projet. Normalement, lorsqu'un projet a fait l'objet d'un concours, le pool d'experts n'intervient pas. Cependant, dans le but d'assurer la qualité et la cohérence des tours planifiées au Nord des voies avec celles prévues au Sud, la Ville de Prilly a décidé de consulter le pool d'experts et cela avant la mise à l'enquête publique du PPA Viaduc.

6. Qui sont les propriétaires du terrain du quartier de Malley Gare ?

Les propriétaires actuels des terrains sont CFF SA et la Ville de Lausanne. Cependant, un échange de terrain est convenu entre eux pour permettre la réalisation du Pôle Muséal à la gare de Lausanne. Une fois que Malley-Gare entrera en vigueur, CFF SA deviendra le seul propriétaire des terrains.

7. Sachant que les tours ne permettent pas de densifier davantage que les autres constructions, pourquoi en implanter à Malley ?

En raison de son positionnement stratégique, Malley est appelé à devenir un centre urbain de l'agglomération, une zone d'influence ayant des fonctionnalités administratives, commerciales, culturelles, économiques, financières et politiques. L'architecture du site, contemporaine, innovante et affirmée, doit refléter son caractère central et fonctionner comme repère urbain.

La densité verticale permet de libérer de précieux espaces au sol et dégager des espaces publics généreux, dans un secteur où le flux de piétons est appelé à croître (du fait de la présence des transports publics et des grands événements au nouveau centre sportif de Malley). Les espaces

libérés seront aménagés avec soin (arborisation, espaces verts, mobilier urbain) et contribueront à la vie publique locale.

Le site de Malley se prête bien à accueillir des tours de par son bonne accessibilité, sa topographie en cuvette et en raison de la présence à proximité d'autres tours (tours du Martinet, de Longemalle, de la Rochelle et silo OBI) et bâtiments de grande taille (Malley-Lumières, CIGM, dépôts des tl, déchèterie, etc.). Ces éléments encadrent et caractérisent la morphologie et la silhouette du secteur (skyline). Ainsi, le projet présenté s'insère dans ce contexte urbain et se compose de façon à dialoguer avec l'existant.

#### 8. Pourquoi avoir séparé les plans de quartier ? Ne procédez-vous pas par saucissonnage ?

En raison de la taille du secteur, des vocations et des enjeux des différents sites, il a été jugé pertinent de traiter ces derniers séparément pour soigner les détails et la qualité des lieux.

Au sud des voies ferrées, deux propriétaires (CFF SA et Ville de Lausanne) se partagent les terrains avec des intentions et un planning de réalisation différents. D'où la séparation en deux planifications. Toutefois, ces deux planifications ont été conçues ensemble et simultanément dans un souci de cohérence et de qualité urbaine. La vision d'ensemble initiale est donnée par le SDIM. Celui-ci prévoit des principes généraux pour le développement de Malley avec une étude de trafic globale et un projet d'espaces publics unique. Cette vision a été affinée par le concours d'urbanisme et d'espaces publics de 2012, qui a permis de préciser la forme urbanistique du futur quartier. Or, les deux plans de quartier, dont Malley-Gare, ont été travaillés en respectant strictement les principes d'aménagement du projet lauréat des Coulisses afin de garantir un ensemble harmonieux et cohérent. D'autant plus, la future avenue de Malley, marquant la limite entre les deux périmètres, les relie et les met en communication.

Il serait peu réaliste de faire une unique planification pour une telle surface. Les enjeux sont fort divers en matière de typologie de logements très différents entre Malley-gare et Malley-gazomètre. Par exemple, la proximité de la gare et des voies CFF influencent fortement le % de logements pour le PQ Malley-Gare. Autre exemple : la présence du parc du gazomètre implique également une redéfinition de la zone, peu en rapport avec Malley-Gare.

Les avant-projets d'infrastructures, notamment en lien avec le domaine public (espaces publics etc.), sont quant à elles réalisées par les collectivités publiques sur l'ensemble du territoire. Les études de trafic prennent également en compte l'ensemble des données. Enfin, les collectivités publiques souhaitent, grâce à des réalisations par étapes, favoriser une variété urbaine et architecturale.

#### 9. Quelles sont les règles du jeu de ce référendum ? Que se passe-t-il si la population refuse le plan de quartier ?

Il y a lieu de préciser qu'il s'agit d'une votation communale spontanée, soit décidée par le Conseil communal de Prilly avec le soutien de la Municipalité pour soumettre à la population leur décision d'adopter Malley-Gare. Même si le PQ Malley-Gare a été clairement accepté par le 90% du Conseil communal et par 5 partis sur 6, ceux-ci ont préféré, au vu de l'importance du sujet, faire confirmer ce vote positif par la population prillérane. D'où la votation du 27 novembre prochain.

Si la population de Prilly venait à refuser le plan de quartier, ce projet serait abandonné. Un autre PQ bien entendu fortement différent devrait être étudié et relancé, en repartant de zéro, soit un travail conséquent d'une durée d'environ 5 ans de planification, de procédures et de négociations avec les propriétaires et le Canton. Aujourd'hui, le projet a déjà coûté Fr. 2'400'000.- en coûts d'élaboration, dont Fr 1'100'000 à la charge de Prilly et Renens.

#### 10. Le nouveau quartier répond-il aux critères d'un développement durable ?

Le quartier sera exemplaire du point de vue social, économique et environnemental. Une mixité fonctionnelle, sociale et de types de logements est garantie par voie conventionnelle entre communes et propriétaires (voir réponses aux questions 2 et 3). La participation des futurs habitants à la définition des espaces extérieurs et communs est également prévue par convention. La diversité et qualité de l'espace public, du rez-de-chaussée et des bâtiments sont aussi au centre des engagements. Par ailleurs, le coût et la maîtrise d'ouvrage des équipements publics seront partagés équitablement. Les équipements de raccordement seront entièrement à la charge des propriétaires et les équipements généraux partagés à la hauteur de 50% avec les communes.

Les bâtiments viseront une haute qualité énergétique et écologique. Les futures constructions seront conçues, réalisées et exploitées conformément aux principes de la Société à 2000 watts. Elles respecteront les exigences plus élevées en matière d'économie d'énergie (autoproduction, autonomie et énergie positive), ainsi que de protection contre le bruit, les vibrations et les sons solidiens. Le projet a été certifié "Site 2000 watts" par l'Association Cité de l'énergie et le programme SuisseEnergie de la Confédération, une première en Suisse romande. Malley-Gare a reçu cette distinction pour les résultats exemplaires, dans la phase de planification du site, en suivant les critères de la Société à 2000 watts selon les principes de développement durable.

A rappeler que le projet de Malley a fait partie des projets modèles de l'ARE (Confédération) et qu'il a servi de cas d'études pour la mise en place de l'outil d'aide à la planification, à la réalisation et à l'exploitation des projets de quartier selon les principes du développement durable (Quartiers durables by Sméo, en collaboration entre les Offices fédéraux de l'énergie (OFEN) et du développement territorial (ARE), l'Etat de Vaud, la Ville de Lausanne.

11. N'est-il pas dangereux de construire à proximité de la gare CFF ? Quelles sont les nuisances auxquelles les futurs habitants doivent s'attendre ?

Le projet a été évalué et respecte les dispositions actuelles de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) et celles de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM). Le règlement du plan de quartier fixe les conditions à respecter en la matière.

12. Quel sera l'impact fiscal du nouveau quartier pour les communes de Prilly et Renens ?

Il est difficile d'évaluer avec exactitude l'impact financier de ce projet que ce soit au niveau du rendement que coûts générés. Du côté des recettes, on peut évoquer :

- de nouveaux contribuables, personnes physiques et morales,
- les propriétaires qui financent une large part de l'équipement (avenue de Malley, rue de l'Usine à gaz) ou même entièrement (Place des Coulisses, Place de Malley) et
- la taxe sur l'équipement communautaire (école, parc public, transport public)
- le rayonnement des communes qui engendrent la venue d'entreprises porteuses
- etc.

On ne peut nier par contre qu'accueillir un tel quartier aura aussi des coûts pour les communes, de réalisation, d'entretien, etc. mais qui entrent dans la tâche habituelle d'une collectivité publique.

13. Combien va coûter ce nouveau quartier à la collectivité ?

Les équipements publics liés relatifs à Malley-Gare pourraient coûter environ Fr. 6.6 mio pour les communes après déduction des subventions fédérales et cantonales, soit Fr. 3.3 mio pour Prilly. Le total des équipements publics pour l'entier du quartier des Coulisses, y compris une école, pourrait coûter environ Fr. 41 mio pour les communes, après déduction des subventions cantonales et fédérales. Il est utile de rappeler qu'à peu près Fr. 650 mio pourraient être investis dans la réalisation du quartier par des opérateurs immobiliers.

Les coûts de réalisation des voiries et autres créations d'infrastructures nécessaires à la vie de tous les jours de ce nouveau quartier seront partagés à 50% par les collectivités et 50 % par les propriétaires-construteurs. Les équipements de raccordement seront entièrement à la charge des propriétaires.

14. Quelles infrastructures publiques sont prévues ?

Le quartier de Malley-Gare prévoit la réalisation de deux places publiques (Place de Malley et la Place de la Coulisse), d'une vélo-station d'environ 200 places et la création de la future avenue de Malley. Sur l'ensemble du quartier des Coulisses, une école avec 15 salles de classe, une maison de quartier et une garderie sont prévues. La réalisation de ce quartier permettra également de pérenniser le Théâtre Kléber-Méleau, de réaliser un parc public valorisant le gazomètre, un nouveau franchissement sous voies CFF (vers le centre sportif de Malley) et plusieurs autres places publiques. En outre, le dernier étage d'une des tours sur Malley-Gare sera ouvert au public avec un programme encore à définir.

15. A quels investissements privés (logement et activités) peut-on s'attendre?

Selon les estimations de CFF SA, les investissements privés attendus pour Malley-Gare s'élèvent à Fr. 200 millions.