CHANTIER 2 / SECTEUR BUSSIGNY À SÉBEILLON

SECTEUR MALLEY OUEST LAUSANNOIS

RECONVERTIR UNE FRICHE EN VILLE

ÉTUDE TEST
DU SECTEUR MALLEY

COMPTE-RENDU

Schéma directeur de l'Ouest lausannois 06/07

LAUSANNE
PRILLY
RENENS
ÉTAT DE VAUD
CFF

L'étude test du Chantier 2 / Secteur Malley a été organisée par le Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL). Un groupe décisionnel et un groupe de suivi technique l'ont accompagnée tout au long de son déroulement. Quatre bureaux d'architectes urbanistes ont été invités à participer à cette démarche. L'étude test a débuté le 21 mars 2006 par une séance d'introduction. Trois ateliers (les 25 avril, 6 juin et 18 juillet 2006) ont ensuite réuni tous les participants. La synthèse de l'étude test a été adoptée par le Groupe décisionnel le 30 août 2006.

GROUPE DÉCISIONNEL POUR L'ÉTUDE TEST DU SECTEUR MALLEY

LES REPRÉSENTANTS DES COMMUNES
Anne-Marie Depoisier, syndique de Renens / Tinetta Maystre, municipale de l'urbanisme, Commune de Renens / Alain Gillèron, syndic de Prilly / Olivier Français, municipal des travaux de la Ville de Lausanne / Pascal Chatelain, chef du Service d'urbanisme de la Ville de Lausanne *(suppléant)* / André Bellon, chef du Service immobilier de la Ville de Lausanne / Elinora Krebs, cheffe du Service du logement et des gérances de la Ville de Lausanne.

LES REPRÉSENTANTS DU CANTON
Philippe Sordet, chef du Service de l'économie, du logement et du tourisme / Daniel Berner, chef du Service de l'aménagement du territoire.

LES REPRÉSENTANTS DES CFF
Daniel Moser, CFF-Immobilier.

GROUPE DE SUIVI TECHNIQUE POUR L'ÉTUDE TEST DU SECTEUR MALLEY

LE PRÉSIDENT DE L'ÉTUDE TEST
Carl Fingerhuth, architecte urbaniste, Zurich.

LES REPRÉSENTANTS DES COMMUNES
Martin Hofstetter, responsable technique du Chantier 2 Malley, Renens / Patrick Hassler, Service d'urbanisme, Prilly / Jean-Pierre Zahnd, Service d'urbanisme, Prilly *(suppléant)* / Roger Ruggli, Service d'urbanisme, Lausanne / André Baillot, Service d'urbanisme, Lausanne.

LE BUREAU DU SCHÉMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS
Ariane Widmer, cheffe de projet du SDOL / Benoît Biéler, SDOL.

LES REPRÉSENTANTS DU CANTON
Jean-Baptiste Leimgruber, Service de l'économie, du logement et du tourisme, DEC / Christian Exquis, Service de l'aménagement du territoire, DIRE / Thierry Merle, Service de la mobilité, DINF / Federico Molina, Service de la mobilité, DINF / Sylvain Rodriguez, Service de l'environnement et de l'énergie, DSE.

LES PARTENAIRES ET EXPERTS
Yves Jacot, CFF-Immobilier / Anne-Sophie Coquoz, CFF-Voyageurs / Tamara Bozovic, tl planification / Bruno Marchand, prof. EPFL.

LES CONSULTANTS ET INVITÉS
Joël Christin, responsable communication du SDOL / Antonio Da Cunha, prof. UNIL / Jean-Pierre Dewarrat, Itinera, Lausanne / Maude Fantoli, architecte EPFL / Pierre Feddersen, architecte-urbaniste, Zurich / Sylvain Guillaume-Gentil, Transitec / Vincent Krayenbühl, chef du Service de la mobilité, DINF / Denis Leroy, Service des améliorations foncières, DINF / Nicolas Montavon, Service d'urbanisme, Lausanne / Pasquale Novellino, Service de la mobilité, DINF / Eric Perrette, architecte cantonal, DINF / Roland Prélaz-Droux, chef du Service des améliorations foncières, DINF / Martin Stucki, Transitec / Laurent Vago, expert immobilier.

MANDATAIRES POUR L'ÉTUDE TEST DU SECTEUR MALLEY

ATELIER WEHRLIN
Matthias Wehrlin / Elisabeth Wehrlin, Atelier Wehrlin, Städtebau Raumplanung, Berne;
Michel Schuppisser, Müller Roman Schuppisser, transport et développement territorial, Zurich;
Simon Schöni / Jasmin Dallafior, 4d AG Landschaftsarchitekten BSLA, Berne.

ÉQUIPES EUROPAN 7 / LUSCHER
Sofie Troch / Gunther Slagmeulder / Kathleen Van de Werf, B-Herent
Dirk Waldmann / Michael Trinkner, NL-Rotterdam
Rodolphe Luscher / Dagmar Driebeek / Jean-Lou Rivier / Pascal Amphoux, Europan Suisse, Lausanne.

GROUPEMENT KCAP
Kees Christiannse / Simon Kretz / Gregory Grämiger / Ute Schneider / Nicolas Kretschmann, Kees Christiannse Architects and Planers, Zurich et NL-Rotterdam.

TRIBU'ARCHITECTURE
Christophe Gnaegi / Gaël Cochand / Laurent Guidetti / Alvaro Varela / Bruno Vonlanthen, Tribu'architecture, Lausanne.

CONCERTATION

L'étude test du Chantier 2 / Secteur Malley a fait l'objet de deux moments de portes ouvertes au public qui ont eu lieu le 25 avril et le 30 août 2006. Les remarques et commentaires issus de ces portes ouvertes ont été transmis aux mandataires.

Des exemplaires imprimés du présent document, au prix unitaire de CHF 20.- (frais de port en sus), peuvent être commandés auprès du Bureau du SDOL (www.ouest-lausannois.ch / schema-directeur@ouest-lausannois.ch).

© Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, Renens, Juin 2007, réimprimé en décembre 2009.

TEXTES
Benoît Biéler, géographe / Bruno Marchand, prof. EPFL / Joël Christin, Macaron, responsable communication du SDOL / Ariane Widmer, cheffe de projet du SDOL / Jean-Pierre Dewarrat, Itinera.

GRAPHISME
Atelier Poisson: Florence Chèvre, Marie Chèvre

SOMMAIRE

INTRODUCTION 3

1. DÉMARCHE
- 1.1 Contexte de la démarche 4
- 1.2 L'étude test du secteur Malley 6
- 1.3 Le cahier des charges de l'étude test 7
- 1.4 Le contexte morphologique unique du secteur Malley 8
- 1.5 Quelques éléments historiques 10
- 1.6 L'urbanisme remis en valeur 12

2. DESCRIPTIF DES TRAVAUX
- 2.1 Atelier Wehrlin 14
- 2.2 Équipes Europan 7 / Luscher 20
- 2.3 KCAP 26
- 2.4 Tribu'Architecture 32
- 2.5 Synthèse 38
- 2.6 Glossaire 39

3. PERSPECTIVES
- 3.1 Prochaines étapes 40
- 3.2 Contexte et empreintes 40

INTRODUCTION

«Étude test», «schéma directeur», «plan directeur localisé»... Ces noms devenus familiers paraissent subitement un peu barbares quand il s'agit d'informer et de discuter avec les habitants, les contribuables et les élus sur les études indispensables à entreprendre pour imaginer l'avenir de l'agglomération et pour développer harmonieusement et à long terme nos espaces de vie! Aussi c'est une vraie satisfaction quand se présente une occasion de montrer ce que ces termes recouvrent, de voir enfin des images se dessiner, un futur quartier apparaître.

Dans le cas de Malley, cette satisfaction est multiple. D'abord précisément parce qu'il s'agit de Malley. Une plaine dans laquelle s'inscrivent depuis longtemps les traces de la rencontre entre les trois communes de Renens, Prilly et Lausanne, et une des friches industrielles en milieu urbain les plus importantes en Suisse; si ce n'est la plus importante compte tenu de sa topographie et de sa desserte. Ensuite parce que les réalisations à cet endroit sont pour demain. À commencer par la halte de train RER qui verra naître d'autres projets et autour de laquelle une nouvelle vie s'installera. Enfin parce que le résultat des études présentées ici possède la qualité des réflexions bien mûries et enrichies à plusieurs sources, visions d'urbanistes, prise de responsabilité politique, regards d'experts, remarques et suggestions des usagers et du public.

Mais sous les images qui aident à mieux entrevoir l'avenir de Malley, une autre réalité frappe peut-être moins. Elle est pourtant tout aussi importante et concrète. Il s'agit de la collaboration qui s'est tissée dans ce domaine entre les communes avec la participation du Canton et de divers partenaires. Elle semble naturelle aujourd'hui, mais elle n'allait pas de soit il y a peu. Lors de la première rencontre sur Malley, les responsables communaux ont apporté le plan de leur commune. Tous s'arrêtaient aux frontières de leur commune respective, entourées de vide... L'essai de les découper pour les faire se rencontrer n'a pas été plus concluant, les échelles étant différentes!

Pour parvenir au projet de plan directeur localisé intercommunal pour Malley, ce premier pas aura été nécessaire: la recherche d'une échelle commune et d'un langage commun. D'autres pas ont suivi, comme cette étude test, bouillonnement d'idées dans laquelle des visions sur le développement de Malley se sont progressivement façonnées et affinées au gré des ateliers qui ont régulièrement réuni urbanistes, représentants politiques et techniques des communes et du Canton, représentants des CFF et des TL experts et public.

Les conseils communaux des trois communes concernées auront très bientôt à se prononcer sur un plan directeur localisé intercommunal issu de ces réflexions. Dit comme ça, cela n'a l'air de rien. Mais quel chemin a été parcouru depuis ces plans communaux placés dans le vide!

Chaque pas doit s'adapter au chemin sur lequel il se pose, mais la démarche utilisée pour étudier le secteur de Malley pourra peut-être en inspirer d'autres, dans l'Ouest lausannois ou ailleurs.

Marianne Huguenin,
présidente du groupe de pilotage du Schéma directeur

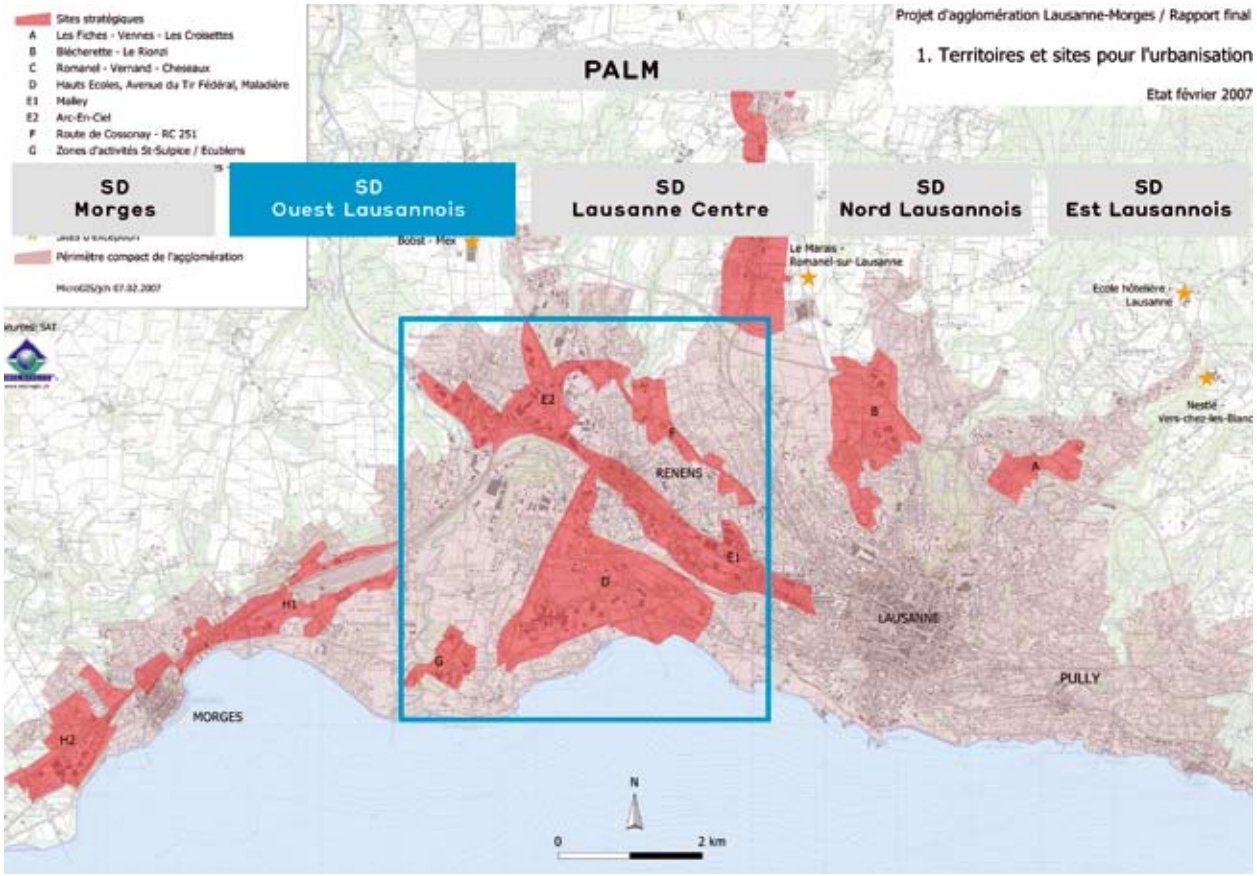
1. DÉMARCHE

1.1 CONTEXTE DE LA DÉMARCHE

L'étude test sur le secteur intercommunal de Malley a pris place à l'intérieur du périmètre de deux études plus conséquentes. La première de ces études traite de l'agglomération Lausanne-Morges dans son ensemble, alors que la seconde se concentre sur l'Ouest lausannois.

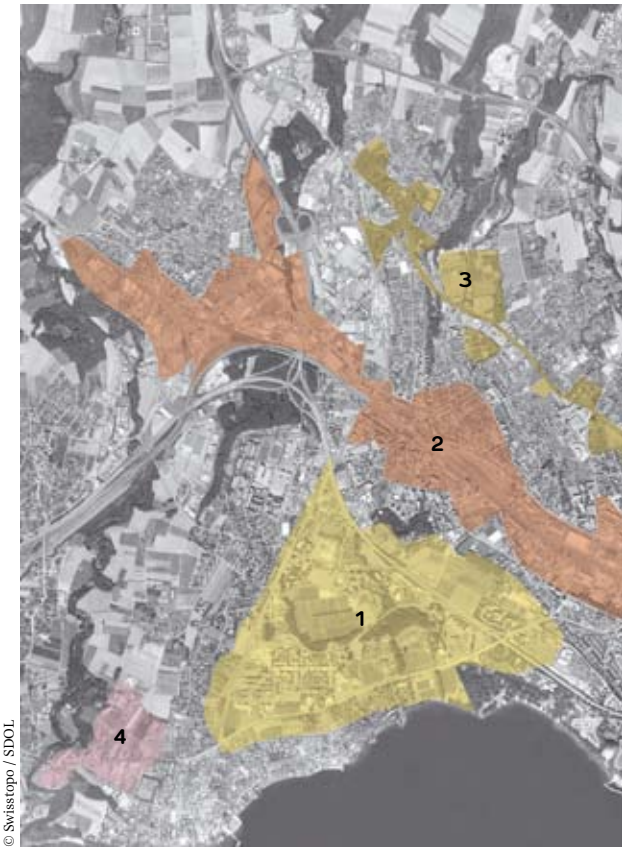
UNE AGGLOMÉRATION EN PLEINE CROISSANCE

L'agglomération Lausanne-Morges et le développement du territoire cantonal sont à l'étude. L'Etat de Vaud, avec le soutien de la Confédération, y engage en particulier une stratégie de lutte contre l'étalement urbain et propose une utilisation optimale des infrastructures, existantes ou à créer, dans les agglomérations. Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), qui est partie intégrante du Plan directeur cantonal, identifie une dizaine de sites d'intérêt cantonal destinés à accueillir la plus grande part de la croissance de l'agglomération lausannoise. Les projections du service cantonal de recherche et d'information statistiques font en effet état d'une augmentation de 70 000 à 80 000 habitants et emplois dans le périmètre de l'agglomération Lausanne-Morges à l'horizon 2020. Plusieurs de ces sites se situent dans l'Ouest lausannois, en particulier le faisceau des voies ferrées Bussigny à Sébeillon qui englobe le secteur de Malley.



© PALM / SDOL

L'Ouest lausannois, l'un des secteurs du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).



© Swisstopo / SDOL

Les quatre chantiers territoriaux du SDOL.

DES OBJECTIFS AMBITIEUX POUR L'OUEST LAUSANNOIS

L'étude test du secteur intercommunal de Malley s'inscrit dans la démarche du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL). Le SDOL, signé en 2004 par les communes de Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Écublens, Lausanne, Prilly, Renens, St-Sulpice et Villars-Ste-Croix, d'une part, et l'État de Vaud, d'autre part, se fixe notamment comme objectifs:

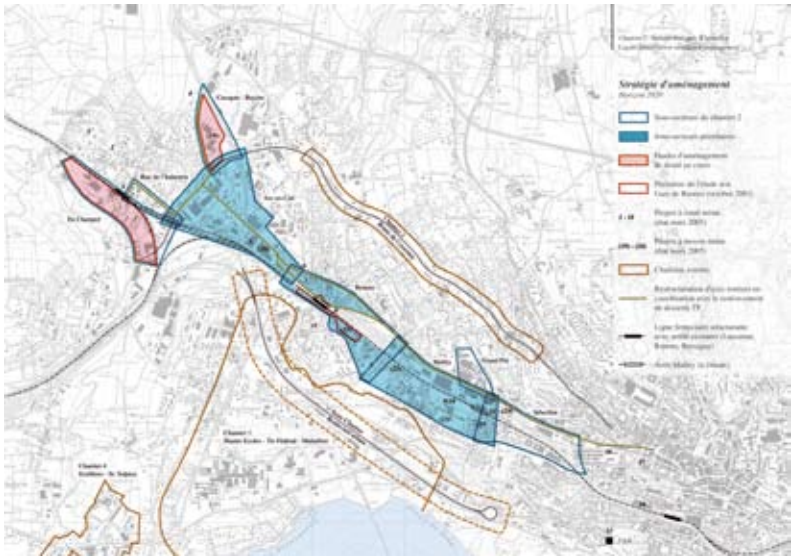
- D'améliorer le cadre de vie et l'image de l'Ouest lausannois;
- De maîtriser le développement du trafic individuel motorisé;
- De renforcer l'offre en transports publics de manière coordonnée avec l'urbanisation;
- De développer la mixité des affectations;
- D'exploiter et de mettre en valeur le paysage.

La mise en œuvre de ces objectifs est prioritairement effectuée par le biais de six «chantiers» d'études. Ces chantiers recouvrent des portions de territoire situées à cheval sur plusieurs communes et d'un intérêt stratégique pour la région, voire le canton, en raison de leur situation au sein de l'agglomération ou de leur potentiel de développement.

Le Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois a été chargé de la mise en œuvre des différentes mesures préconisées par le SDOL et les chantiers d'études qui le complètent. Un groupe de pilotage stratégique (Gropil) composé de représentants politiques des communes et du canton assure la conduite de la démarche.

UNE ÉTUDE DU FAISCEAU FERROVIAIRE ENTRE LAUSANNE ET BUSSIGNY

Le deuxième de ces six chantiers du SDOL est le secteur Bussigny à Sébeillon, qui englobe le sous-secteur de Malley. Il devrait à lui seul accueillir près de 30'000 habitants et emplois supplémentaires. La première étude générale de ce secteur a été confiée au bureau Feddersen & Klostermann à Zurich. Elle a débouché sur l'élaboration de lignes directrices dans les domaines de l'urbanisation, de la mobilité et de l'environnement, et la définition d'une stratégie de mise en œuvre. Cette étude intercommunale s'est déroulée entre octobre 2004 et février 2005. Elle a fait l'objet d'une consultation publique en juin 2005 et a été adoptée par le groupe de pilotage du SDOL (Gropil) en octobre 2005, respectivement validée par les communes concernées et le canton en février 2006. Cette étude a servi de base aux réflexions qui ont été menées dans le cadre de l'étude test.



© Feddersen & Klostermann

La stratégie d'aménagement par sous-secteurs du Chantier 2 / Secteur Bussigny à Sébeillon.

1.2 L'ÉTUDE TEST DU SECTEUR MALLEY

© Ville de Lausanne / SDOL

Périmètre de l'étude test.

© Joël Christin

Portes ouvertes au public.

Le rapport du Chantier 2 / Secteur Bussigny à Sébeillon prévoyait de poursuivre les études d'aménagement à l'échelle de sous-secteurs. Pour celui de Malley c'est une démarche novatrice qui a été choisie : l'étude test. L'étude test est une procédure d'urbanisme qui emploie plusieurs bureaux d'architectes urbanistes pour réfléchir ensemble à l'avenir d'un territoire. Au lieu de promouvoir la concurrence, l'étude test favorise la coopération et la concertation afin d'aboutir à des solutions satisfaisantes dans divers domaines (urbanisme, mobilité, environnement, mise en œuvre, etc.) Cette procédure fait émerger de nombreuses idées qui peuvent ensuite être réutilisées par le mandant, mais ne débouche pas nécessairement sur un nouveau mandat pour les participants. Ceux-ci sont donc tous rémunérés pour leur contribution, contrairement aux participants à un concours d'urbanisme, par exemple. Procédure courante en Suisse allemande et notamment à Zurich, l'étude test reste encore marginale en Suisse romande. C'est pourquoi, le groupe décisionnel a fait appel à Carl Fingerhuth, architecte, urbaniste du canton de Bâle Ville de 1979 à 1992, pour présider cette démarche.

Quatre bureaux d'architectes urbanistes ont été invités à participer à l'étude test: le bureau KCAP à Zurich et Rotterdam, l'Atelier Wehrlin à Berne, Tribu'architecture à Lausanne, et le groupement entre le bureau Luscher à Lausanne et les équipes mentionnées lors du concours Europan 7, qui avait déjà pour objet le secteur Malley. Ces mandataires avaient la liberté de s'associer avec les spécialistes de leur choix afin de répondre au mieux aux exigences du cahier des charges.

DÉROULEMENT DE L'ÉTUDE TEST

L'étude test du secteur Malley a débuté en mars 2006 avec une séance d'introduction consacrée à la visite du site et à la collecte d'informations et de documents. Par la suite, trois ateliers d'une journée chacun ont été organisés à Renens. Lors de ces ateliers réunissant les mandataires et le groupe de suivi technique, l'état de la réflexion de chaque bureau était présenté et débattu ouvertement. C'est ainsi que de nombreuses convergences de vue sont apparues, alors que demeuraient certains points de discorde. Pas à pas, chaque bureau a pu élaborer sa propre image du développement du secteur. Ces visions sont présentées dans la deuxième partie de la présente brochure.

L'étude test a été utilisée comme instrument dynamique d'élaboration de variantes de concepts urbanistiques pour le développement du secteur de Malley. Elle a permis de dessiner les grandes lignes du développement du secteur, tout en maintenant la marge de manœuvre indispensable pour faire face aux aléas d'un développement s'étalant sur plusieurs décennies. Les réflexions menées durant l'étude test ont fait l'objet d'une synthèse rédigée par le Bureau du SDOL. Elles sont désormais en train d'être officialisées dans un Plan directeur localisé intercommunal au sens de la Loi vaudoise sur l'aménagement du territoire cantonal (LATC).

Pour encadrer cette étude, une structure d'accompagnement a été mise en place à l'automne 2005. Un groupe décisionnel a eu pour tâches de fixer l'enveloppe budgétaire, de valider les principales étapes du processus et d'approuver les grandes orientations de la démarche. Un groupe de suivi technique a été chargé d'accompagner les mandataires durant les ateliers. Ils ont été assistés de consultants invités au gré des thèmes abordés. L'organisation de cette procédure a été prise en charge par le Bureau du SDOL.

DES ATELIERS OUVERTS AU PUBLIC

Le premier et le troisième ateliers ont fait l'objet de portes ouvertes au public. Réunissant chacun entre 40 et 60 personnes, ces moments de discussion ont permis à la population de découvrir le potentiel du secteur de Malley et de poser de nombreuses questions. Ils ont aussi offert l'opportunité à toutes les personnes intéressées d'exprimer leurs remarques et suggestions. Celles-ci ont par la suite été transmises aux quatre bureaux et ont, pour la plupart, été intégrées dans les réflexions.

1.3 LE CAHIER DES CHARGES DE L'ÉTUDE TEST

Les quatre bureaux d'architectes urbanistes ainsi que tous les intervenants ont reçu un programme pour l'étude test comprenant une présentation de la démarche, le cahier des charges de l'étude ainsi que de nombreuses annexes reflétant l'état des connaissances et des réflexions sur le secteur de Malley. Ce document de référence pour les équipes transcrivait en particulier les attentes des partenaires de l'étude, les communes, le canton ainsi que les CFF. Pour eux, la démarche devait aboutir à des variantes de concepts urbanistiques qui permettraient ultérieurement l'élaboration d'un Plan directeur localisé (PDL) intercommunal pour guider le développement et la transformation du secteur. Les exigences principales du cahier des charges de l'étude test sont reproduites ci-dessous.

Les concepts développés devaient apporter des réponses aux objectifs et options d'aménagement suivants:

- Création d'un pôle d'urbanisation dense favorisant la mixité des affectations et tissant des liens avec les quartiers environnants;
- Création des conditions favorables pour un développement économique durable ;
- Création / recomposition du réseau des espaces publics (rues et places, franchissement Nord-Sud, etc.);
- Valorisation de la mobilité douce;
- Création d'un pôle d'échange multimodal;
- Définition d'un projet paysager;
- Gestion des sites pollués.

En matière d'urbanisation, les concepts proposés devaient apporter des réponses aux aspects suivants:

- Morphologies urbaines avec indication des volumétries / gabarits prenant en compte les structures existantes et les étapes de réalisation;
- Programme avec localisation des fonctions et estimation des potentiels de développement;
- Identification des infrastructures publiques majeures;
- Propositions d'aménagement des espaces publics, semi-publics et privatifs, à mettre en relation avec les éléments paysagers du site et les quartiers environnants.

En terme de mobilité, les deux principaux enjeux étaient la coordination entre urbanisation et déplacements ainsi que le développement d'une mobilité multimodale. Concrètement il s'agissait:

- De proposer des affectations (type, densité, localisation) en fonction du potentiel d'accessibilité du lieu de manière à promouvoir «la bonne affectation au bon endroit» selon une méthode de type ABC déjà mise en œuvre dans l'Ouest lausannois[1];
- D'augmenter l'usage des moyens de déplacements alternatifs à l'automobile (transports publics, marche, cycle, etc.) et de constituer des chaînes de déplacements de qualité.

En matière d'environnement, le concept proposé devait:

- Localiser les lieux qui maintiendront la qualité naturelle de la friche au sein d'un quartier urbain;
- Développer les aspects énergétiques et environnementaux du futur quartier en prenant en compte un bilan global;
- Intégrer la contrainte de l'assainissement phonique liée aux chemins de fer et formuler des propositions visant l'intégration d'ouvrages de protection des locaux (logement, bureau, etc.) situés à proximité des voies CFF. En outre des solutions devaient également être proposées pour protéger les bâtiments situés à proximité des axes routiers très fréquentés comme l'avenue du Chablais et l'avenue de Longemalle.

Enfin les concepts urbanistiques devaient prendre en compte, par des scénarios réalistes, les aspects liés à leur réalisation, en particulier en termes économiques et financiers, et proposer un calendrier de mise en œuvre, en tenant compte du terme envisageable des occupations actuelles. Ils devaient aussi apporter des solutions de financement des charges qui grèvent certains terrains notamment du fait de la pollution du sol ainsi que de l'insuffisance des réseaux de base existants (routes, canalisations, etc.).

[1] VOIR LE SITE INTERNET DU SDOL: WWW.OUEST-LAUSANNOIS.CH

1.4 LE CONTEXTE MORPHOLOGIQUE UNIQUE DU SECTEUR MALLEY

Le secteur de Malley fait partie d'un ensemble de plateaux construits successivement à la fin du 19e siècle et au début du 20e entre le centre-ville de Lausanne et la gare de Renens pour accueillir des activités ferroviaires ou qui s'y rapprochent (entrepôts, industrie, etc.) La plaine de Malley est édifiée à partir de 1908 pour accueillir la nouvelle usine à gaz de la Ville de Lausanne. Elle accueille par la suite les abattoirs.

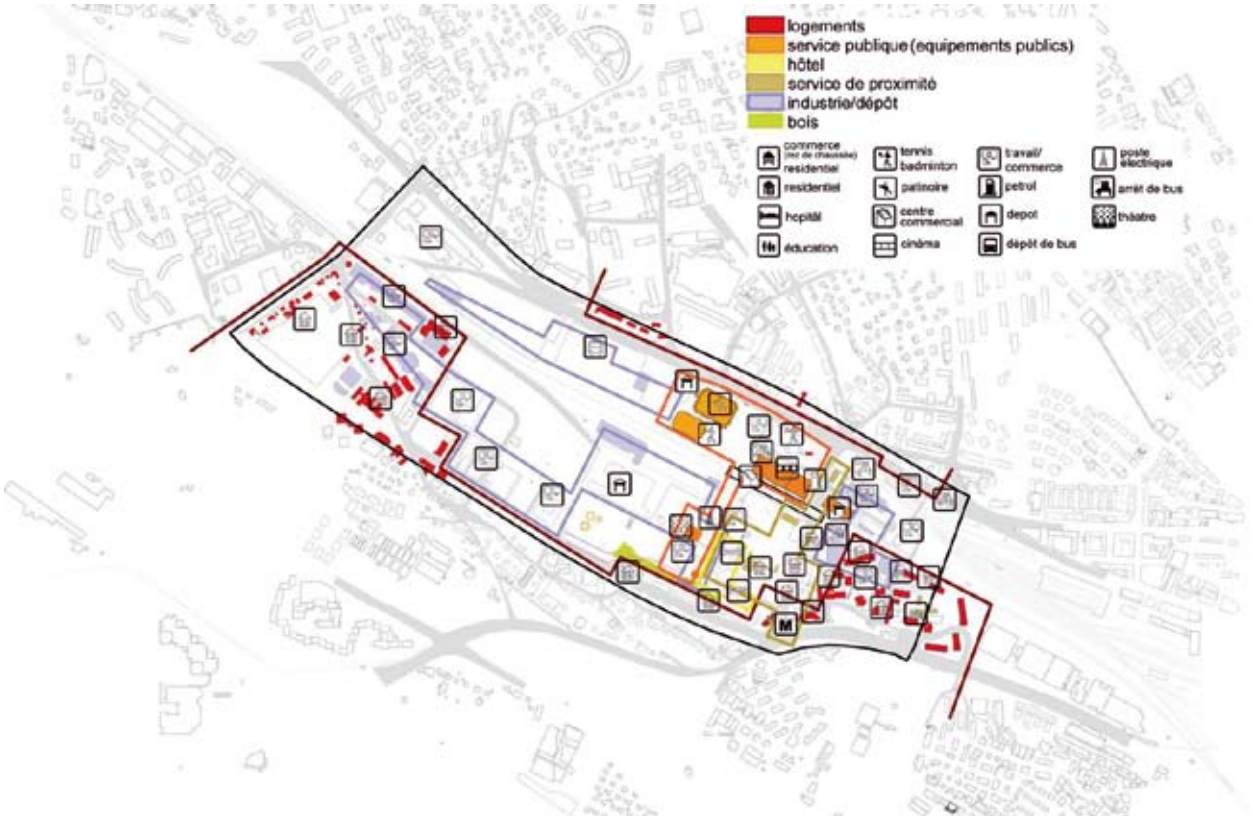
À partir des années 70, la plaine de Malley voit ses activités historiques disparaître petit à petit. C'est d'abord l'usine à gaz qui ferme ses portes. Bon nombre de bâtiments et d'installations seront détruits ou déplacés. Puis les abattoirs disparaissent au tournant du siècle. Au début des années 2000, une grande partie des terrains de ce secteur n'est plus utilisée. Ne trouvant pas de nouvelle affectation, la plaine de Malley devient une friche dont les urbanistes se saisissent, d'abord dans le cadre du concours des jeunes architectes Europan 7, puis lors de l'élaboration du Schéma directeur de l'Ouest lausannois.

Le secteur de Malley se trouve dans une situation exceptionnelle au cœur de l'agglomération lausannoise. Situé à quelques kilomètres à peine des centres-villes de Lausanne et de Renens, il est parfaitement relié aux transports publics (métro, trolleybus, bus). À court et à moyen terme, il devrait bénéficier d'une nouvelle halte du RER Vaudois et d'un axe fort de transports publics en remplacement de l'actuelle ligne 7 des TL. La plus grande partie des terrains, déjà équipés (électricité, égouts, mais aussi chauffage à distance et distribution de gaz), est aux mains d'un seul grand propriétaire, la ville de Lausanne. Affecté aux activités industrielles, Malley ne peut cependant pas accueillir de logements ou d'activités tertiaires. Identifié et délimité par l'étude du Chantier 2 du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, le secteur est désormais considéré comme l'un des sites stratégiques de l'agglomération Lausanne-Morges. Il a vocation de devenir une nouvelle centralité secondaire.

LE SECTEUR DE MALLEY, UNE FRICHE AU DÉVELOPPEMENT DÉJÀ AMORCÉ

Le secteur de Malley concerné par l'étude test se compose de quatre parties:

- À l'est de l'avenue du Chablais, un quartier existant, construit, avec une structure urbaine hétéroclite, des espaces publics non structurés et une affectation mixte de type urbain : habitat, activités industrielles, artisanales, tertiaires, socio-culturelles, etc.
- Au centre, entre l'avenue du Chablais et le chemin du Chêne (approximativement), le plateau industriel de Malley composé essentiellement de friches avec des utilisations temporaires (stockage, jardins familiaux, etc.), de bâtiments en fin d'utilisation (abattoirs), de bâtiments techniques et industriels (Magasin de la Ville de Lausanne, centre de ramassage des ordures ménagères) et d'entrepôts. À mentionner, la présence de structures culturelles (théâtre Kleber-Méleau, une dépendance du théâtre de Vidy), d'un centre d'accueil nocturne et d'une église.



© Equipes Europan 7 / Luscher

Les activités présentes dans le secteur Malley.

© Franziska Werren

- À l'Ouest, depuis le chemin du Chêne jusqu'à l'avenue du Léman, un quartier qui se caractérise par une structure urbaine inachevée et hétéroclite avec une affectation mixte : activités artisanales, tertiaires, socioculturelles et de l'habitat.
- Au Nord du périmètre, un secteur qui se caractérise par son isolement dû aux deux lignes ferroviaires qui le bordent et qui en rendent l'accès difficile, par la portée régionale des fonctions qui y sont présentes (complexe cinémas, centre intercommunal de glace de Malley, dépôt des transports publics de la région lausannoise, etc.), par son morcellement et par ses espaces publics entièrement dévolus aux transports motorisés, les espaces dédiés aux piétons se trouvant à l'intérieur des bâtiments.

1.5 QUELQUES ÉLÉMENTS HISTORIQUES

Depuis la préhistoire, le Flon et le Galicien se rejoignent là pour se couler ensemble vers le Léman. Au même endroit naîtra bientôt un pôle urbain avec sa gare RER, ses espaces de loisirs, ses bureaux et ses nouveaux habitants. Finalement, Malley restera un lieu de convergence.

© Musée historique de Lausanne 1963

L'origine exacte de l'appellation du quartier de Malley n'est pas déterminée. Mais elle remonte loin. D'aucun l'attribue à un patronyme d'origine gallo-romaine. En tout cas, elle n'est pas dérivée de *Méley, Mellère ou Méllire*, pommier sauvage.

Le secteur de Malley est inscrit topographiquement dans la pente inférieure du coteau du Flon, puis dans l'extension de son comblement progressif, entre les dynamiques routières de la Route de France, au Nord, et de celle du Lac, au Sud. La confluence du ruisseau du Flon, en provenance de Lausanne, avec celui du Galicien, descendant des hauteurs de Prilly caractèrise l'endroit et fixe la limite entre les deux communes. Jusqu'à Malley, le Flon coule selon un axe Est-Ouest au Nord du cordon morainique entre Saint-François et Montoie. Dès la jonction des deux ruisseaux, le Flon oblique plein Sud et rejoint le Léman, vers Vidy.

Sur place, le lieu se subdivise en deux parcelles principales, appelées *«En Flumeaux (cours d'eau) Dessous»*, au Nord de la voie ferrée, et *«En Plan»* (terrain plat), au Sud.

PREMIÈRES TRACES

Des tombes du deuxième Âge du Fer, ainsi que des inscriptions latines, ont été découvertes au lieu-dit *«En Meylan»*. On pense, sans certitude, que des édifices agricoles ou résidentiels du type de la villa gallo-romaine s'élevaient là.

CAMPAGNE DE MALLEY

Avant le comblement par voûtage, en amont et en aval de Malley, le site de la maison de Mallay s'élevait sur une hauteur dominant la jonction des ruisseaux du Flon et du Galicien. Le domaine lausannois de Mallay a donné son nom à tout le secteur bas du vallon du Flon.

Au Moyen Âge, le terrain de Mallay était un fran-alleu et payait au Chapitre de Lausanne une redevance de «trois sols, un demi-chapon et deux pots d'huile de noix pour la lampe de l'autel de la vierge (...)». La première mention du domaine dans les documents historiques évoque la réparation de «masures» en 1660.

Les sources mentionnent le bâtiment central, construit en 1716-1717, une grange, l'achat de beaucoup de tuiles, ainsi que des annexes (remise, serre, bûcher, etc.). Au 18e siècle, le propriétaire acquit une concession des eaux du Flon pour l'irrigation de ses prairies, ce qui eut pour effet de modifier le terrain par la création de terrasses.

En 1824, le propriétaire «embellit les environs de promenades romantiques, auxquelles le terrain se prêtait naturellement», ce que l'urbanisation actuelle du site ne laisse guère soupçonner. En 1886, un incendie ravagea le rural. Les derniers vestiges furent démolis en 1970.

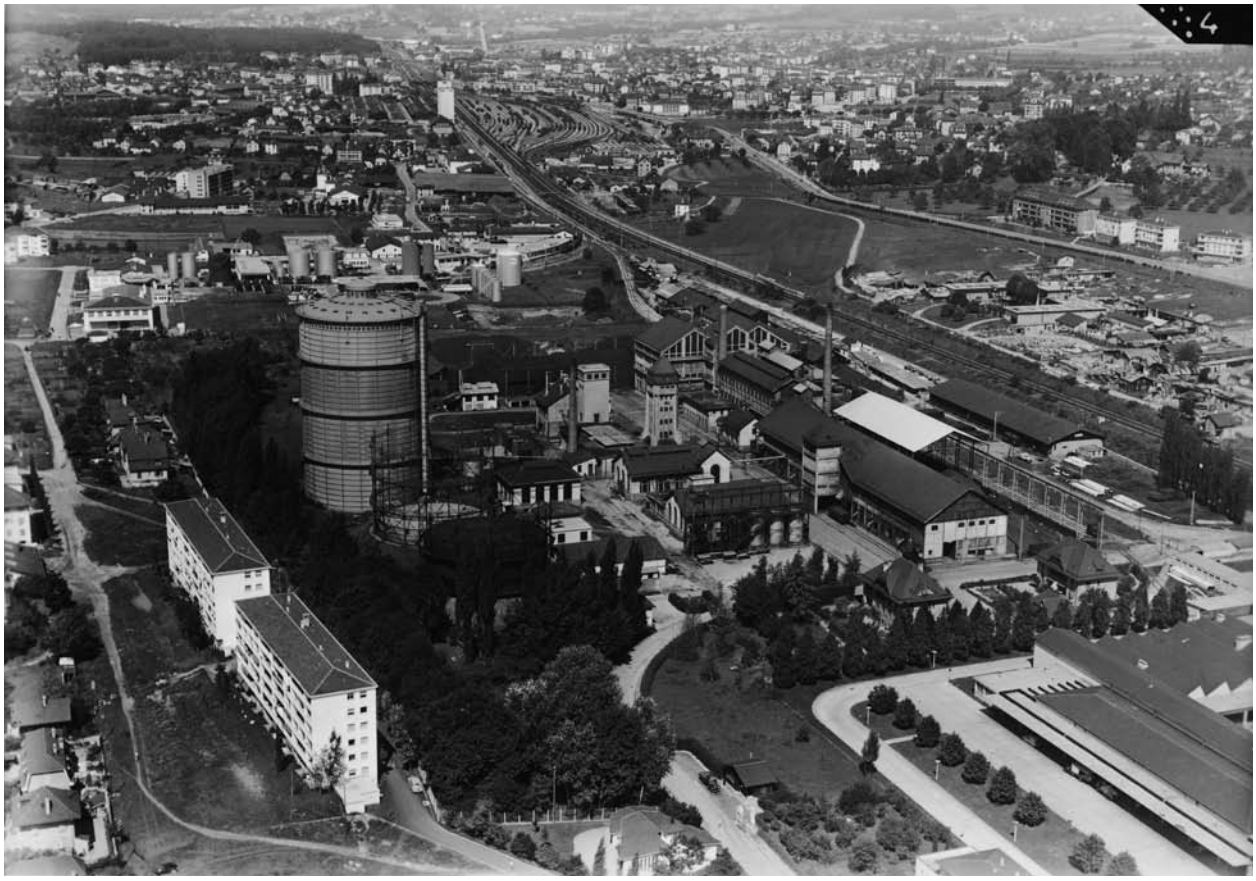
DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

Amorcée au Moyen Âge par la construction du Faubourg de l'Ale, la «conquête de l'Ouest» s'est poursuivie avec la création de la Ceinture Pichard (Grand-Pont, en 1844, et nouvelle route de Genève, en 1855), puis de ses dessertes extérieures et extra-régionales (route de Jougne, route de France), le comblement progressif du Flon et la gare du Flon (avec le premier Métro).

S'étendant de la sorte, l'agglomération est comme «retournée», au-delà des frontières communales, là d'où elle était partie, à l'embouchure du Flon, à Vidy-la-Romaine.

Quelques exemples classés chronologiquement permettent de mesurer l'ampleur de ce mouvement et l'activité qui caractérise le passé récent de Malley:

- La construction de la nouvelle Route de Genève sur le flanc droit du Flon (1858) et la création simultanée en parallèle du chemin de fer Lausanne – Vallorbe/Genève. Gare de Renens. Pont de pierre subsistant jusqu'au milieu du 20e siècle.
- La construction de la rangée de maisons, ateliers d'artisanat, commerces et logement au début du 20e siècle.



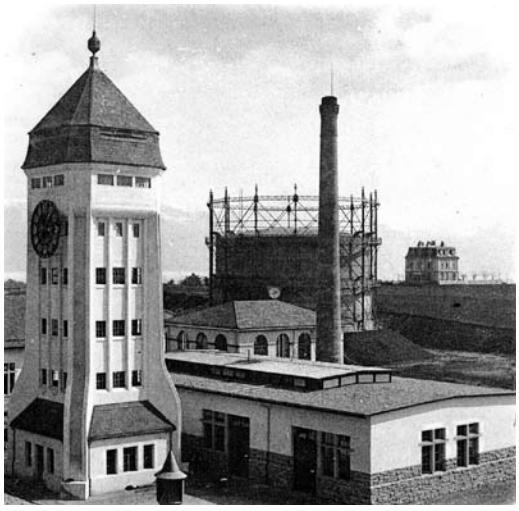
© Musée historique de Lausanne 1956

- L'Arrivée du tramway Lausanne-Renens (1903), suivant l'actuel Chemin du Viaduc, et déplacé par la suite sur la Route Lausanne-Renens. Construction de logements populaires à côté de l'usine Zwahlen. L'Usine à Gaz apparaît en 1911, sur la commune de Renens.
- L'arrivée des ateliers de Serrurerie Zwahlen et Mayr, délocalisés en 1907 de Chauderon à Malley et l'installation de l'atelier Savary SA (serrurerie, bâches, etc.), qui émigrera par la suite encore plus à l'Ouest, à Echandens.
- L'Usine à Gaz (1909), dont les silos de l'architecte Jean Taillens furent démolis en 1977.
- L'extension vers Malley de la gare de triage de Renens, entre 1912 et 1924, qui aboutit à la suppression du chemin de Renens/Prilly au Bois de Vaux, présumée ancienne voie romaine Vidy-Yverdon.
- La réalisation de la ligne ferroviaire Renens-Flon. Parallèlement à la voie ferrée inaugurée en juillet 1915, un nouveau tronçon de circulation Est-Ouest apparaît. La rampe d'accès et viaduc du Galicien (1921). L'inauguration du nouveau tracé ferré Renens-Flon (1923). La gare de Sébeillon (1953).
- Les abbatoirs, délocalisés de la Borde sous forme de deux grandes halles en 1945, qui deviennent boucherie industrielle pour 13 communes de l'agglomération lausannoise en 1967, et enfin abattoirs d'exportation dans le Marché Commun en 1974.

RETOUR VERS L'OUEST

Aujourd'hui, passées les délocalisations industrielles de Lausanne vers l'Ouest au 20e siècle, une nouvelle sensibilité se dessine avec la réappropriation post industrielle de l'Ouest lausannois.

La patinoire, le complexe cinéma, le théâtre Kléber-Méleau, arrivés dans les années 1980 à 2000, en attestent. Ils constituent des prémices à la naissance d'une «nouvelle» ville qui apparaît comme une «Reconquête de l'Ouest».



© Archives de la ville de Lausanne 1911

1.6 L'URBANISME REMIS EN VALEUR

La conduite de l'étude test sur le secteur Malley a largement reposé sur les épaules du professeur Carl Fingerhuth qui souligne l'intérêt de la démarche. Il y voit le signe d'une renaissance - un peu partout en Suisse - de la réflexion proprement urbanistique qui avait momentanément perdu sa place entre l'aménagement du territoire et l'architecture. Questions au président de cette étude test.

© Joël Christin

Carl Fingerhuth (debout) et le groupe de suivi technique.

– Aviez-vous l'habitude de travailler dans une structure telle que celle qui accompagne la mise en œuvre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, avec ses multiples partenaires d'horizons et de niveaux divers?

– Je travaille actuellement avec une structure similaire à Yverdon qui projette un développement entre vieille ville et lac. Cela dit, les associations d'aménagement régional existent en Suisse depuis 30 ou 40 ans. Elles fonctionnent pour l'élaboration de toute sorte de plans directeurs régionaux. Je dirais que la spécificité à Malley tient au fait que nous avons travaillé sur l'urbanisme et pas seulement sur l'aménagement du territoire. L'aspect spatial a été pris en compte. Notre réflexion a touché le caractère, l'identité, l'émotionnel et plus généralement le qualitatif à l'échelle de tout un secteur et pas seulement d'un seul bâtiment comme c'est le cas en architecture. Par le passé, on retrouve peut-être ce type d'approche dans les expos nationales, en 1939 à Zurich, en 1964 à Lausanne et en 02 dans la région des Trois-lacs.

– La démarche de l'étude test vous est donc familière...

– C'est une tradition en Allemagne et en Suisse alémanique de penser l'organisation spatiale d'un secteur au travers d'études tests. J'ai participé à ce type de démarche pour différentes villes. Le centre de Kloten, par exemple. Le secteur de Zurich Nord a aussi fait l'objet d'une étude test. Mais il est intéressant de découvrir à nouveau l'urbanisme en Suisse. Il y a comme une prise de conscience que l'on retrouve en divers endroits. Dans l'Ouest lausannois notamment, mais aussi maintenant à Genève, dans le secteur de la Praille ou celui des Nations Unies. Le strict aménagement du territoire accompagné de la qualité architecturale ne suffisent pas! Il faut, entre deux, développer l'urbanisme.

– En plus des nombreux partenaires et experts qu'elle a intégrés, l'étude test sur Malley s'est aussi ouverte au public...

– C'était un choix et un effort particulier de travailler dès le début avec le public. La réception s'est montrée plutôt bonne et nous avons pu constater qu'il n'y avait globalement pas d'allergie au développement de ce secteur. C'est important de pouvoir montrer rapidement les potentiels d'urbanisation afin que des réactions de rejet ne se fassent pas jour trop tard, au moment où il n'est plus possible de discuter. Cette ouverture crée un contexte et des conditions politiques favorables.

– Certaines réponses ou solutions n'auraient-elles pas pu émerger d'une procédure plus courante ou traditionnelle d'un mandat donné à un bureau ou de mandat d'études parallèles?

– Les visions très différentes qui ont été développées par les participants à l'étude ont permis d'identifier rapidement des questions essentielles. Comme celle du rapport entre caractères urbain et semi-urbain que connaissent les petites communes confrontées au pôle de croissance de l'agglomération. L'étude test a créé les conditions d'un dialogue. L'interaction entre participants pendant le processus produit des énergies énormes. Les bureaux dessinent des idées plus claires pour persuader que leur solution est la bonne. Les questions qui tombent sur la table sont plus pertinentes que dans d'autres démarches, sans que cela ne coûte plus cher! Il s'agit d'un travail d'équipe. On ne mise pas sur le génie mais sur la synergie. Cette démarche permet de gérer la complexité de projets tels que celui du développement de Malley. Un processus linéaire n'aurait pas donné de solution valable car le programme n'est pas assimilable à celui d'une école avec salle de gymnastique. De nombreux niveaux doivent être pris en compte avec leur temporalité. Ce n'est plus une image figée qu'on construit en jouant au puzzle, mais un domino qui se développe dans un processus interactif, entre continuité et transformation.

–Qu'est-ce que vous a appris cette expérience à Malley?

– Elle m'a entre autres permis d'exercer mon français. La question de la langue est récurrente en Suisse et derrière les problèmes linguistiques se cachent parfois des différences d'approche culturelle qu'il faut savoir déceler. De manière générale la conduite de l'étude test de Malley m'a montré l'extrême attention qu'il faut porter aux petites interventions. La volonté d'écoute doit être constante dans ce type de projet complexe qui peut laisser apparaître des buts contradictoires. Des informations tombent soudain, un projet d'hôtel ici, un commerce là. Il faut savoir profiter de l'aspect dynamique du processus et savoir se montrer souple avec les lignes directrices. Mais d'un autre côté, on ne peut pas déplacer les égouts tous les dix ans. Le squelette doit finir par prendre forme. C'est comme un bébé qui vient de naître. Le processus se poursuit toujours. L'idée du parc du gazomètre au Sud de Malley n'avait pas vraiment de forme quand elle a surgi, puis elle s'est précisée pour donner une image qui va devenir de plus en plus définie.

–Si c'était à refaire demain, changeriez-vous quelque chose à la démarche?

– La démarche est adaptée. Si nous avons parfois rencontré des difficultés linguistiques, je ne le regrette pas car l'interculturalité a aussi permis de développer une recherche plus large. Elle joue un rôle même à petite échelle: la ville n'est pas vue de la même manière à Genève ou à Lausanne. Les petites communes ont une approche différente des grandes. Les références ne sont pas les mêmes dans un pôle urbain ou dans une zone de résidences.

– Certains aspects de la démarche utilisée pour Malley pourraient être repris tels quels ailleurs?

– Certainement pour ce qui est du principe, mais des adaptations restent nécessaires pour le détail. Les situations politique, sociale et économique de la région comptent. Ce sont ces données qui permettent de déterminer les aspects particuliers à examiner et la façon dont chacun participe, représentants politiques, investisseurs, techniciens, experts ou public. Le processus utilisé pour Malley est exemplaire. Il a montré que cette méthode permet d'obtenir des résultats très valables à court terme, à l'inverse d'un processus linéaire qui aurait fait travailler un ou plusieurs bureaux chacun dans son coin. Avec un processus linéaire, un projet aux abords de la gare Zurich a engouffré 90 millions de francs avant d'être finalement abandonné en 2002. Ce projet a ensuite été repris en intégrant les représentants politiques, les investisseurs, des experts économiques et les propriétaires: il a alors suffi de 2 ans pour qu'un consensus se forme autour de résultats.

© Joël Christin

Séance du groupe décisionnel.

– Certains noms, comme le «Strip», la «rue Corporate» ou le «Parc du gazomètre», proposés par un des bureaux au cours de l'étude ont immédiatement été adoptés par l'ensemble des participants. Comment l'expliquez-vous?

– C'est pour moi un symbole de l'efficience du processus. Il est fascinant de trouver parfois la même solution chez tous les participants. C'était un peu le cas de la rue traversant Malley d'Est en Ouest. Mais il y a aussi les solutions qui se confrontent. Il faut alors examiner ce qui doit être tranché sur le moment et ce qui peut être laissé au titre de questions ouvertes.

2. DESCRIPTIF DES TRAVAUX

2.1 ATELIER WEHRLIN

Matthias Wehrlin, Elisabeth Wehrlin,
Atelier Wehrlin, Städtebau Raumplanung, Bern

Michel Schuppisser, **Müller Roman Schuppisser, transport et développement territorial, Zurich**

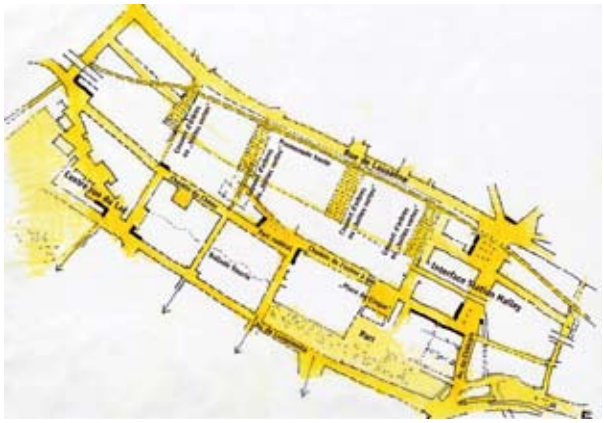
Simon Schöni, Jasmin Dallafior,
4d AG Landschaftsarchitekten BSLA, Bern

CONCEPT DE BASE

Le concept de base proposé par l'Atelier Wehrlin part de la reconnaissance des deux parties du secteur – au Nord et au Sud des voies ferrées – et de leur potentiel révélé notamment par le projet des espaces publics. La tâche qui a été donnée au groupement en cours de procédure fut d'étudier une solution de moyenne densité.

ESPACES PUBLICS

L'idée avancée par l'Atelier Wehrlin repose sur l'établissement d'un réseau d'espaces publics qui définit des îlots constructibles sur lesquels des règles urbanistiques sont appliquées de façon à définir des volumétries précises et des marges de manœuvre possibles. À l'intérieur du réseau des espaces publics, il faut relever deux points particuliers : l'interface de la halte et un axe important orienté Est-Ouest.



Plan des espaces publics.

L'interface de la halte RER : Cet espace accentue l'importance de l'avenue du Chablais et s'organise de façon verticale le long de cet axe. Autour de la halte, il est conçu comme une forte centralité, à l'échelle régionale, support pour les flux engendrés par les transferts modaux. Les concurrents proposent ainsi une Place de la Gare au Sud des voies de chemin de fer prolongée par un autre grand espace public situé au Sud du viaduc – deux places soulignées par deux tours (des signes urbains) qui couronnent des bâtiments de bureaux et de commerces.

Interface de la future halte RER.

Le projet met en avant l'intérêt en termes de gestion des transports publics de renforcer l'axe de l'avenue du Chablais – ce qui permet de relier les actuels arrêts de bus de la rue de Lausanne à la halte de métro m1. Il relève cependant la difficulté de créer un espace unitaire de part et d'autre des voies de chemin de fer ; d'autre part, il met le doigt sur la problématique d'intégrer l'actuel bâtiment de Malley-Lumières, orienté essentiellement vers le Nord, dans le système bâti proposé, orienté quant à lui vers l'Est et l'avenue du Chablais.

L'axe Est-Ouest : Cet axe devient une véritable épine dorsale pour tout le quartier. Conçu comme une collectrice principale pour les transports individuels, il fait néanmoins l'objet d'un traitement soigné accordant par-là même une grande place à la mobilité douce. Par sa position, cette voie relie des points majeurs – de la Place de la Gare aux terrains de sport et à la rue du Léman – et intègre plusieurs bâtiments existants, comme le Théâtre Kléber-Méleau. Ces éléments bâtis participent aussi de la création de places qui ponctuent l'axe, lui accordant une structure variée et séquentielle dont les qualités urbaine et spatiale sont indéniables.

[1] VOIR LE SITE INTERNET DU SDOL: WWW.OUEST-LAUSANNOIS.CH

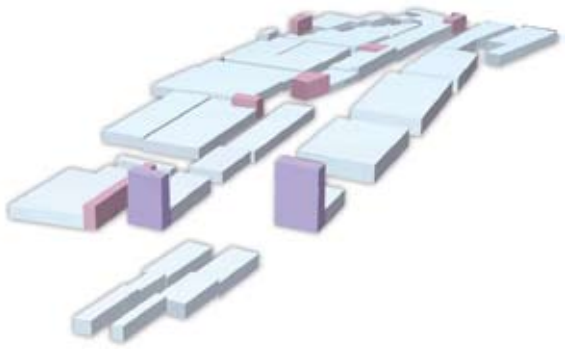
© Photos et illustrations: Atelier Wehrlin

2.1 ATELIER WEHRLIN

MORPHOLOGIE URBAINE

La morphologie du bâti est divisée en trois parties, à partir d'une logique urbaine cohérente :

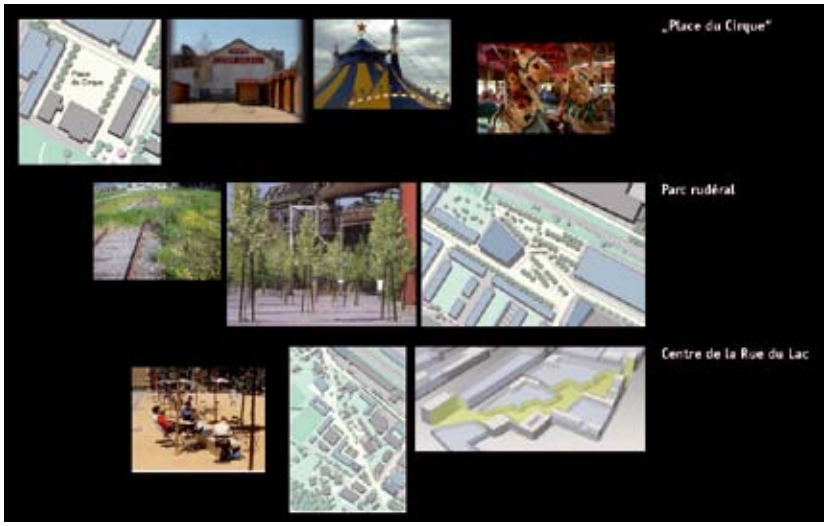
- Des îlots résultants du réseau des espaces publics et qui accueillent des bâtiments de 3 à 5 étages – des grands volumes entre les CFF et la rue de Lausanne, essentiellement des tissus mixtes au Sud des voies ;
- Des bâtiments hauts, jusqu'à 10 étages qui ponctuent les places et les espaces publics du quartier ; par leur hauteur, ils deviennent ainsi des éléments de repère, des signes visuels pour les habitants ;
- Des tours, envisagées comme des signes urbains, localisées exclusivement vers la halte RER.



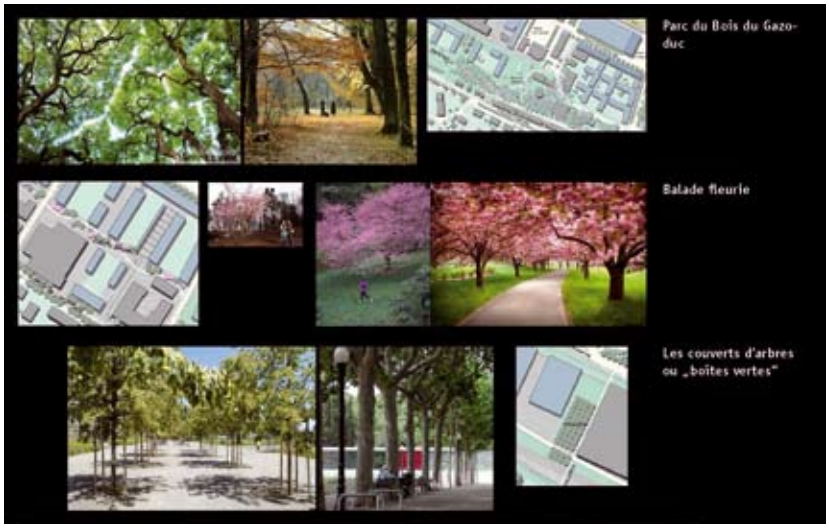
Volumétrie des bâtiments.

Structure du bâti.

Des espaces verts diversifiés.



Propositions d'espaces publics: Place du Cirque, Parc rudéral et zone de rencontre à la rue du Lac.



Propositions d'espaces verts: Parc du Bois du Gazoduc, Balade fleurie et couverts d'arbres.

ESPACES VERTS

Le projet propose une structure d'espaces verts différenciée et mise en relation avec la trame du quartier.

Le Bois du Gazoduc – qui confirme un espace vert déjà existant qu'il faut conserver et renforcer – fait ainsi partie d'une suite de bandes horizontales vertes constituées aussi de rangées d'arbres, de parcours piétons disposés de part et d'autre des voies CFF et d'une balade ferrée.

Des couverts d'arbres sont disposés entre les grands volumes situés entre la rue de Lausanne et les voies CFF, créant ainsi une structure verticale, qui fait le pendant aux bandes horizontales déjà évoquées.

Enfin, signalons la « balade fleurie » qui traverse, de façon plus intime et privée, l'intérieur des quartiers.

Cette structure verte, notamment à travers sa diversité, renforce le dessin du secteur en lui apportant un ensemble d'espaces extérieurs aux ambiances différenciées, facilitant l'orientation des futurs habitants tout en agrémentant leur vie quotidienne.

2.1 ATELIER WEHRLIN

Vision du futur axe fort des transports publics Renens-Lausanne.

AFFECTATIONS ET ÉQUIPEMENTS

La disposition des affectations suit la structure du quartier tout en mettant en valeur les pré-existances :

- Les équipements publics sont localisés entre la ligne CFF et la rue de Lausanne;
- Concentration des bureaux, hôtel, commerces et services près de la halte RER;
- Mixité habitat, commerce, artisanat le long des grands axes et de certaines places;
- Renforcement des écoles et des terrains de sport déjà existants.

MOBILITÉ

Le schéma de transports publics propose notamment la mise en valeur de la station de Malley du m1. La structure proposée pour les espaces publics facilite les déplacements piétons et cyclistes Est-Ouest. La création d'un second passage dénivelé à l'Ouest de la halte RER et l'élargissement du passage sous-voies existant en direction de l'Ouest assure à l'interface une bonne accessibilité. Principalement orientée sur l'avenue du Chablais, elle bénéficie d'une visibilité importante.

Les solutions routières cherchent à capter le trafic généré par le développement urbain prévu, de type traditionnel, et tranquillisent certaines artères existantes (la rue du Lac en particulier).

Affectations dominantes.

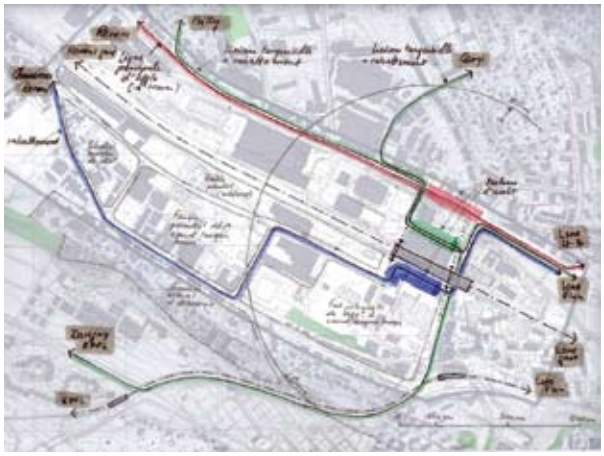
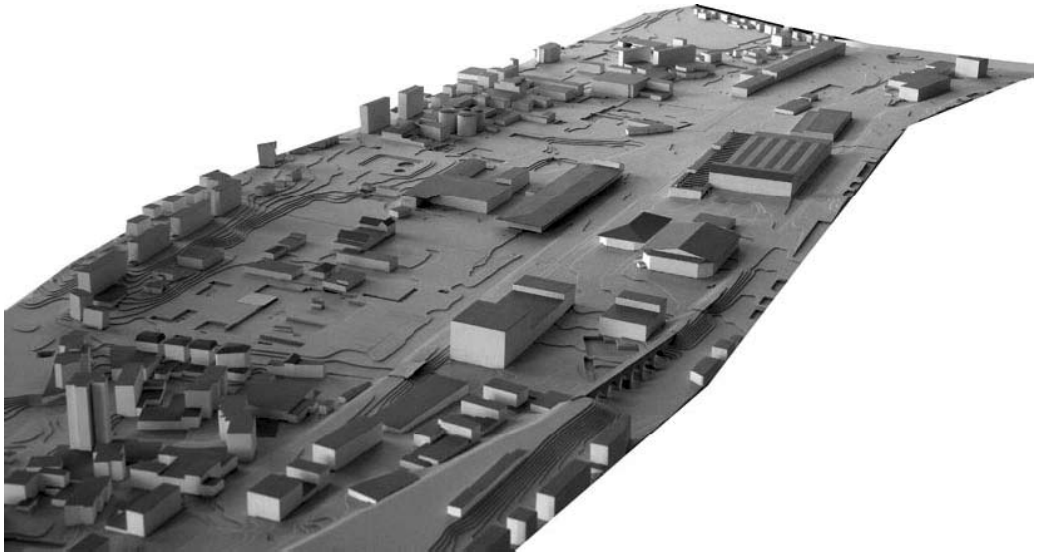
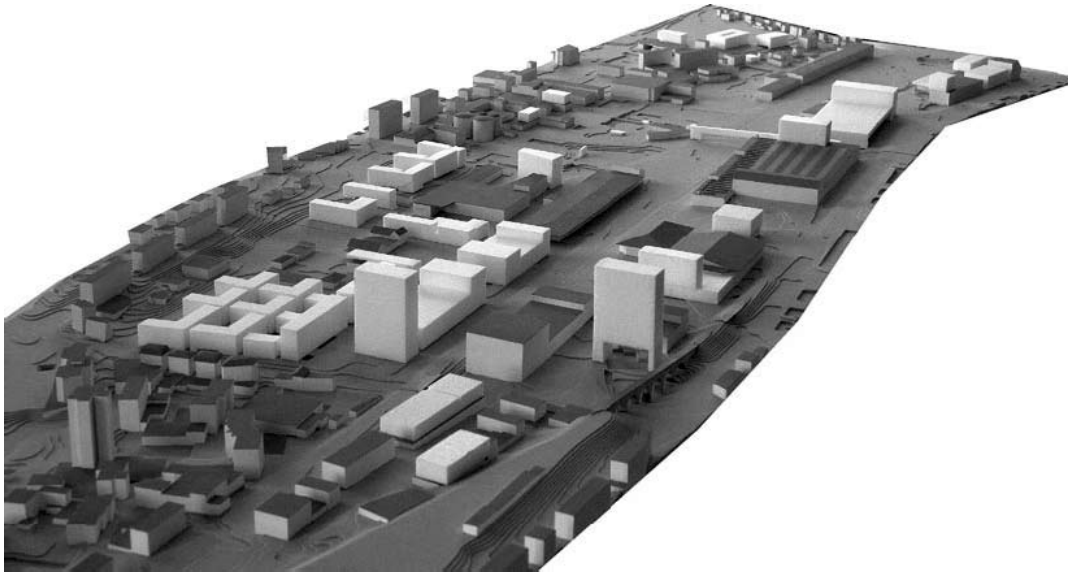
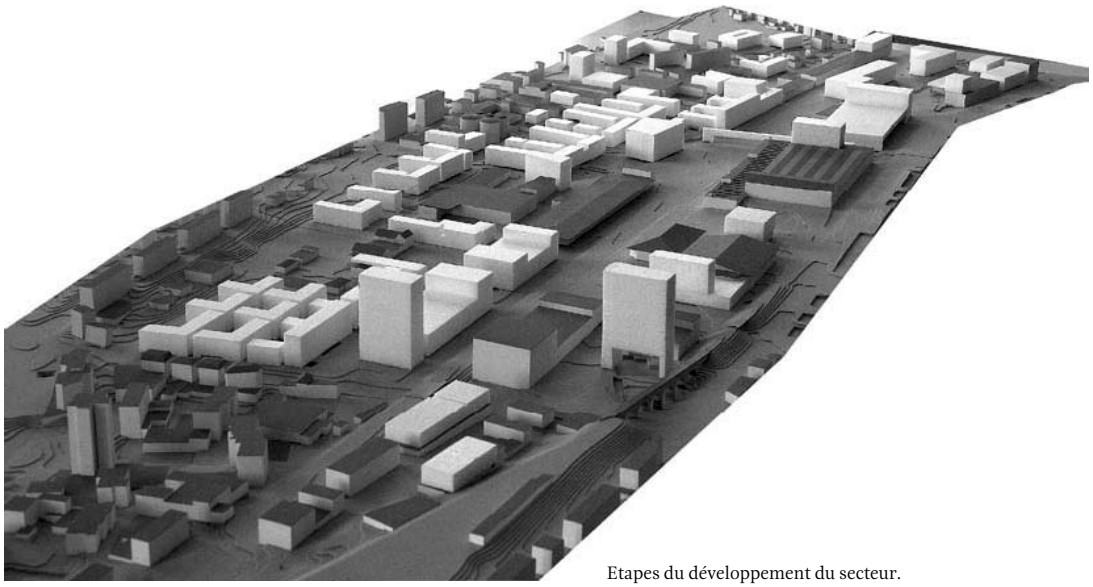


Schéma d'organisation des transports publics.



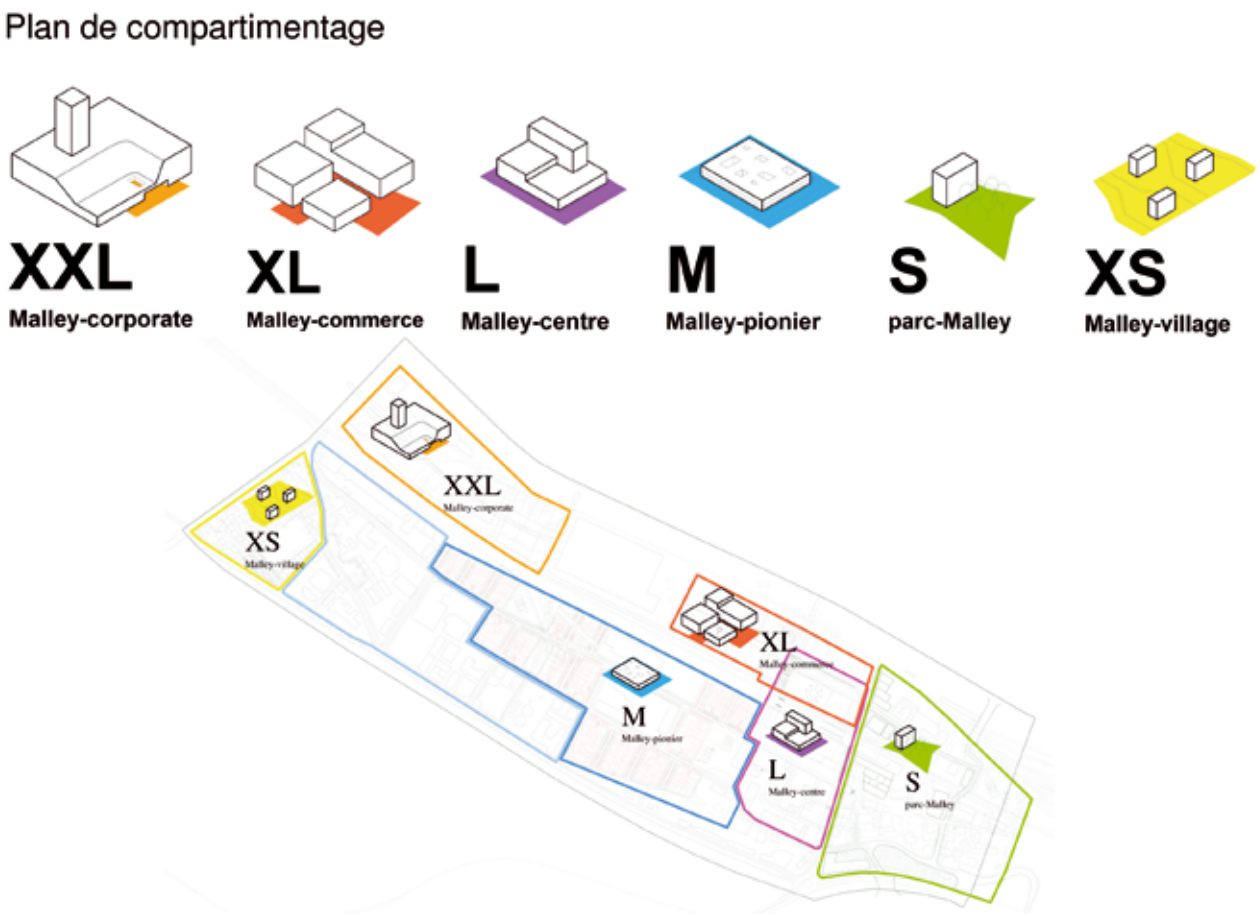




Etapes du développement du secteur.

2.2 ÉQUIPES EUROPAN 7 / LUSCHER

Sofie Troch, Gunther Slagmeulder, Kathleen Van de Werf, B-Herent
Dirk Waldmann, Michael Trinkner, NL-Rotterdam
Rodolphe Luscher, Dagmar Driebeck, Jean-Lou Rivier, Pascal Amphoux, Europan Suisse, Lausanne



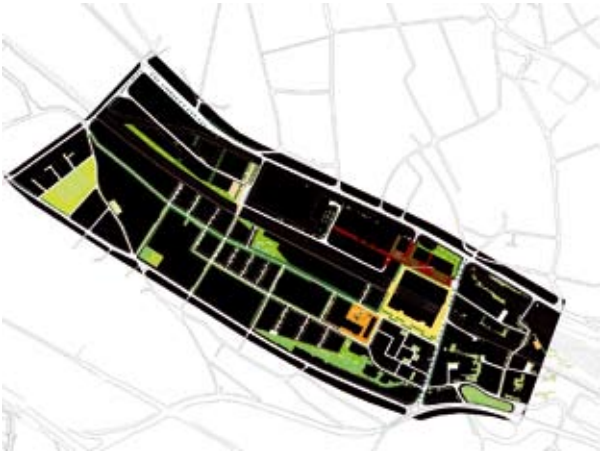
Plan de compartimentage du secteur.

PRINCIPES DE BASE

Le projet proposé par les équipes Europan 7 / Luscher reconnaît l'hétérogénéité du secteur et l'accentue en établissant une stratégie du « compartimentage ». À chacun de ces secteurs est ainsi attribué un nom – de Malley-corporate à Malley-village – qui synthétise le caractère de chacune de ces parties. Dès le premier atelier, le groupement s'est attaché à la problématique de la mise en œuvre des propositions de l'étude test.

ESPACES PUBLICS

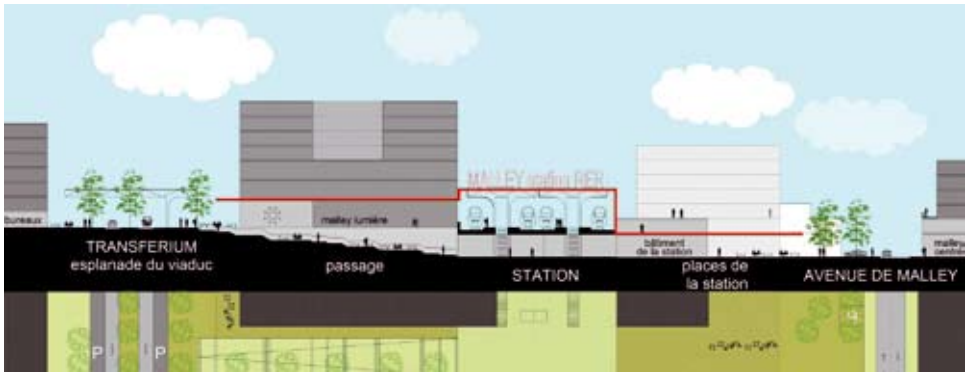
Pour chacun des secteurs, le dessin des espaces publics a été établi, parfois jusqu'à un niveau de détail élevé. La hiérarchie repose sur la reconnaissance de deux axes majeurs, l'avenue du Chablais et l'avenue de Malley et d'une série de places, groupées notamment autour de la halte RER.



Plan des espaces publics.

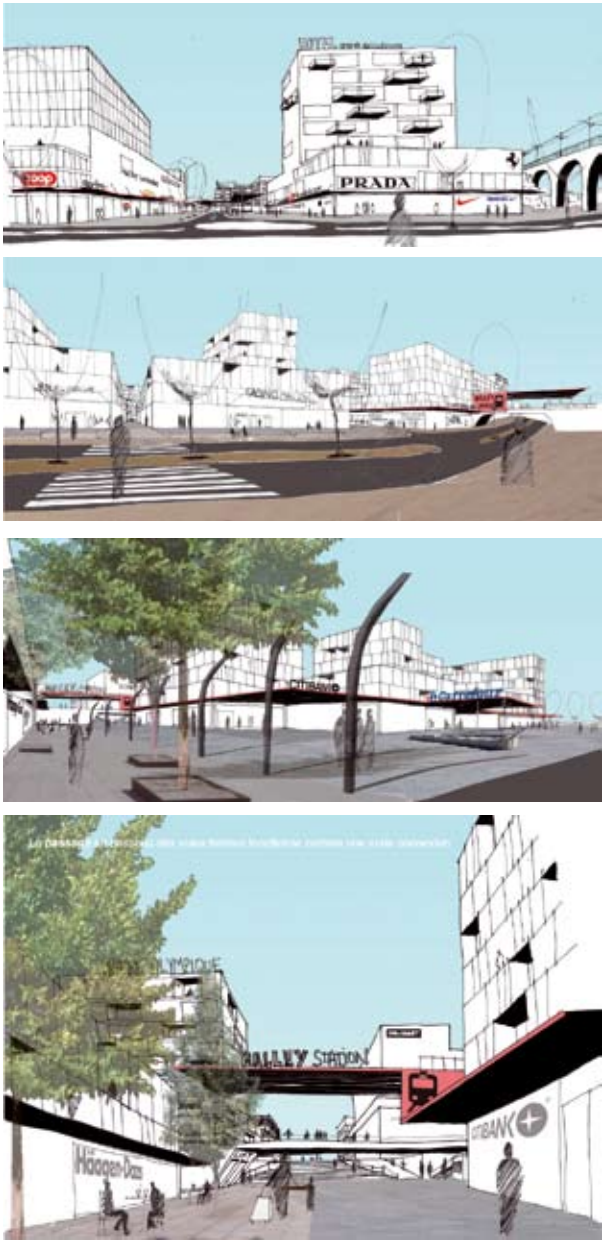
© Photos et illustrations: Equipes Europan 7 / Luscher

2.2 ÉQUIPES EUROPAN 7 / LUSCHER



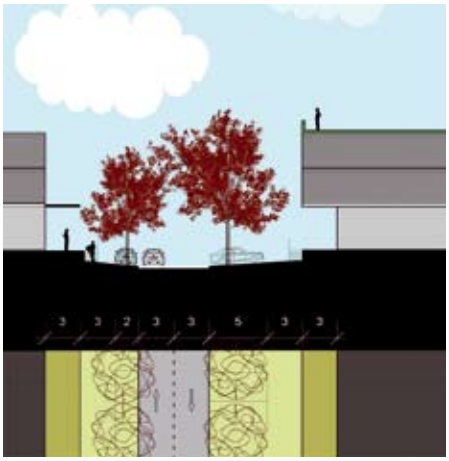
Coupe de l'interface de la halte RER dénomée «Transferium» par les équipes Europan 7 / Luscher.

L'interface de la halte : La station RER est à la jonction de deux secteurs, Malley-commerce au Nord des voies et Malley-centre, situé au Sud. Les espaces publics de la halte se situent aussi de part et d'autre de celle-ci. Au Nord de Malley-Lumières, une esplanade garantit les accessibilités aux bus, taxis et kiss & ride. Le groupement l'a dénommé « Transferium ». Un passage sous voie, généreusement dimensionné, relie le Transferium aux places de la station situées au Sud et donne accès aux quais. Un bâtiment est accolé à la halte côté Sud, de manière symétrique au bâtiment de Malley Lumière, avec cependant pour conséquence de séparer la place de la Gare de la halte : les parcours deviennent complexes, la reconnaissance de la halte est difficile de même que l'intégration entre ces bâtiments à vocation commerciale et la halte. Au Nord, des surfaces destinées au stationnement sont libérées par le regroupement des places dans des silos à voitures.



Perspectives de «Malley-centre» et de «Malley-commerce».

L'axe Est-Ouest : Le projet n'apporte pas d'emphase au traitement de l'axe Est-Ouest malgré son rôle structurant. Les plantations d'arbres tendent à lui donner un statut particulier au sein d'un réseau d'espaces publics fragmenté, à l'image du concept de base, le « compartimentage ».



Coupe de l'avenue de Malley (axe Est-Ouest).

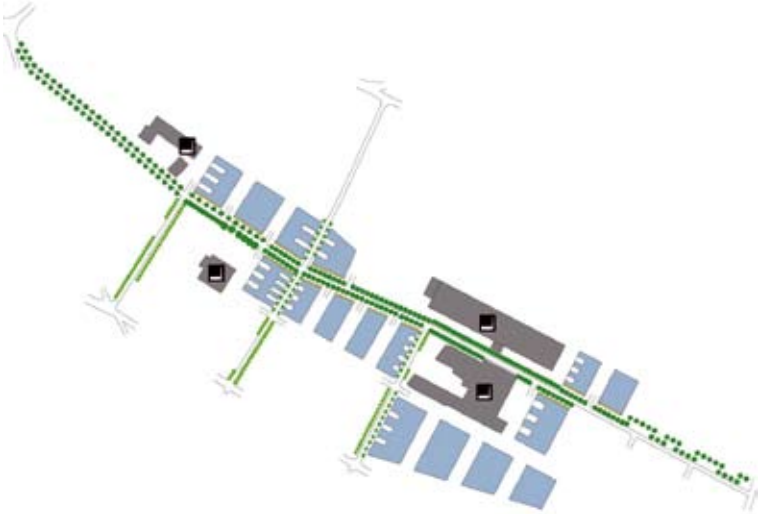
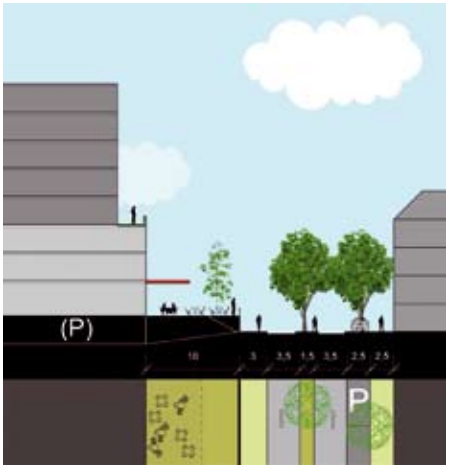
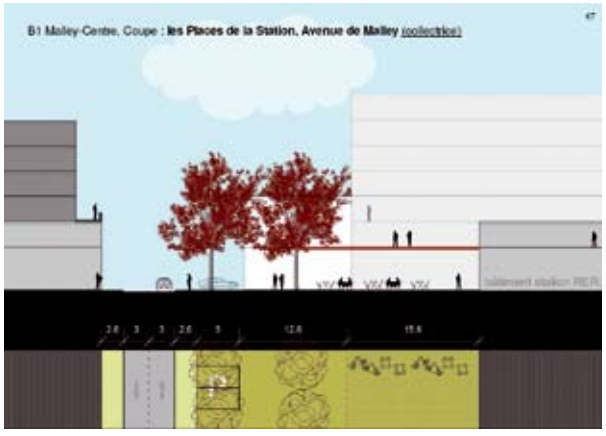


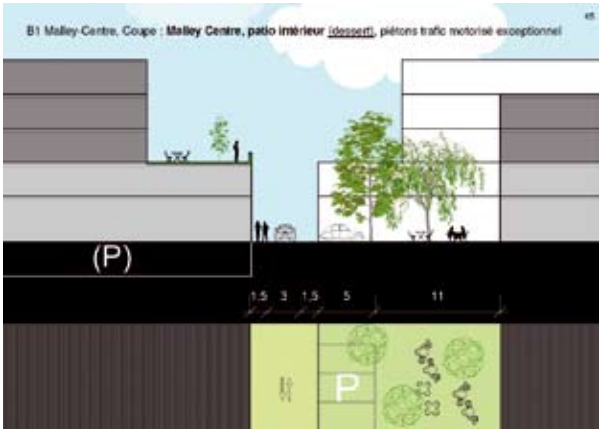
Schéma de plantage de l'avenue de Malley.



Coupe de l'avenue du Chablais.



Coupe de l'avenue de Malley à la hauteur de la halte RER.



Coupe d'une rue de desserte.

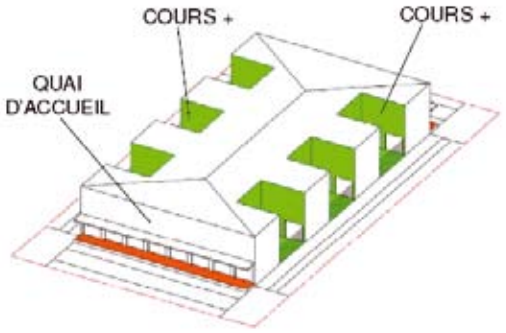
2.2 ÉQUIPES EUROPAN 7 / LUSCHER

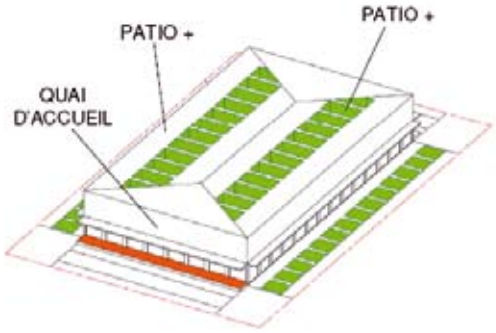
MORPHOLOGIE URBAINE

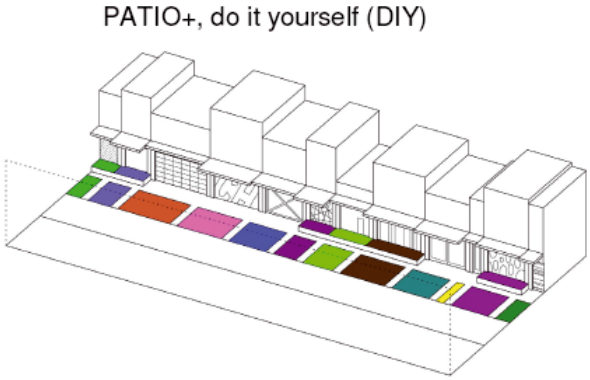
Les volumétries sont clairement distinctes selon les « compartiments ». Les plus denses se situent dans le secteur Malley-corporate, le secteur Malley-commerce et Malley-centre. Ces deux derniers secteurs ont un bâti constitué de socles sur lesquels sont disposés des tours, morphologie qui confère une image urbaine forte autour de la halte RER.

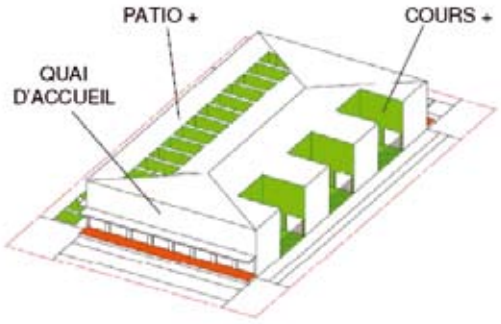
Le secteur de Malley-pionnier, le plus étendu, accueille des tissus de logements de bas gabarit et d'une grande profondeur, en résonance avec la mémoire des structures industrielles typiques de ces lieux. À travers la mise en œuvre de dispositifs comme des redents et des patios, les logements acquièrent ainsi une épaisseur et des ambiances contrastées, à la fois extraverties, vers l'espace public, et introverties, vers les sphères domestiques.

Des espaces de transition à usages variés rendent possible l'appropriation des trottoirs et des rues.









Appropriations possibles des trottoirs et des rues par les activités attenantes.

Maquettes des rues du quartier «Malley-pionnier».

AFFECTATIONS ET ÉQUIPEMENTS

La répartition des affectations suit également la logique des secteurs :

- Les commerces de toutes sortes – centre commercial, commerces, shops exclusifs – ainsi que les bureaux et les hôtels se concentrent pour la plupart autour de la halte RER;
- Les équipements scolaires se situent dans les bords du secteur Malley-Pionnier, en relation avec l'ensemble des logements;
- Les nouveaux terrains de sport côtoient ceux qui sont existants.

Parc-Malley.

ESPACES VERTS

Le projet des espaces verts part d'un principe inédit : le quartier du Martinet à l'Est devient un grand espace à dominance végétale, le parc-Malley. La restructuration de ce secteur hétérogène se fait ainsi à travers une sorte de renaturation d'une certaine densité, constituant des parcs et des espaces de jeux.

La structure verte confirme aussi l'idée d'un parc important au Sud du secteur et renforce l'axialité des avenues par des plantations linéaires d'arbres.

Schéma des espaces verts.

2.3 KCAP

Kees Christiaanse, Simon Kretz,
Gregory Grämiger, Ute Schneider,
Nicolas Kretschmann,
Kees Christiaanse Architects and
Planners (KCAP), NL-Rotterdam
et Zurich

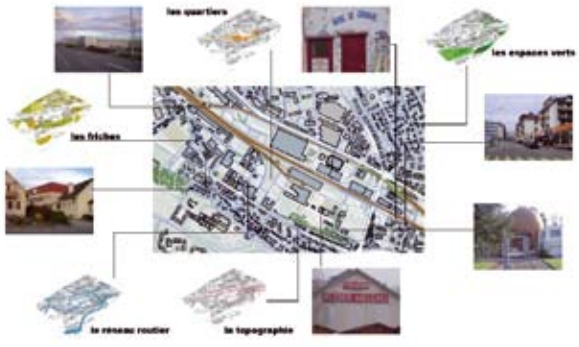
CONCEPT DE BASE

L'idée proposée par KCAP part du principe du statu quo, de l'acceptation d'un état existant qui sera à la base de la future composition urbaine. Le nouveau quartier est donc envisagé comme un centre multifonctionnel constitué d'une série de quartiers différenciés qui « accompagnent » les structures existantes. Développant des solutions denses et en hauteur, le groupement KCAP a été chargé lors du premier atelier de vérifier la faisabilité et l'acceptabilité de la haute densité.

ESPACES PUBLICS

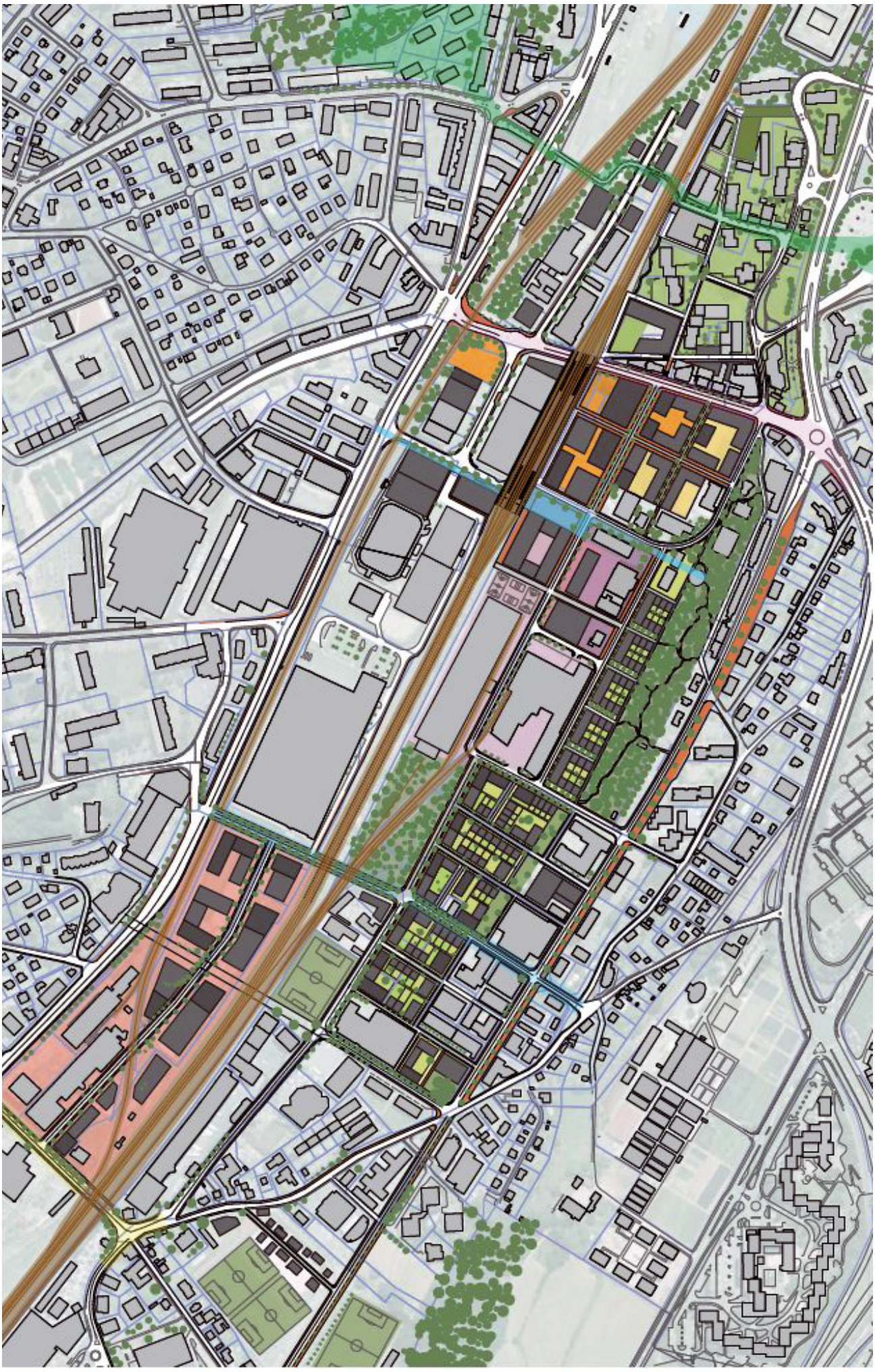
Le réseau d'espaces publics est aussi différencié selon sa localisation. L'intensité principale se fait autour de la halte RER, définissant ainsi une interface qui se prolonge dans les « vides » des quartiers attenants.

«Plan du trésor».



«Inventaire des stocks à conserver».

Schéma des rues.



© Photos et illustrations: KCAP

2.3 KCAP

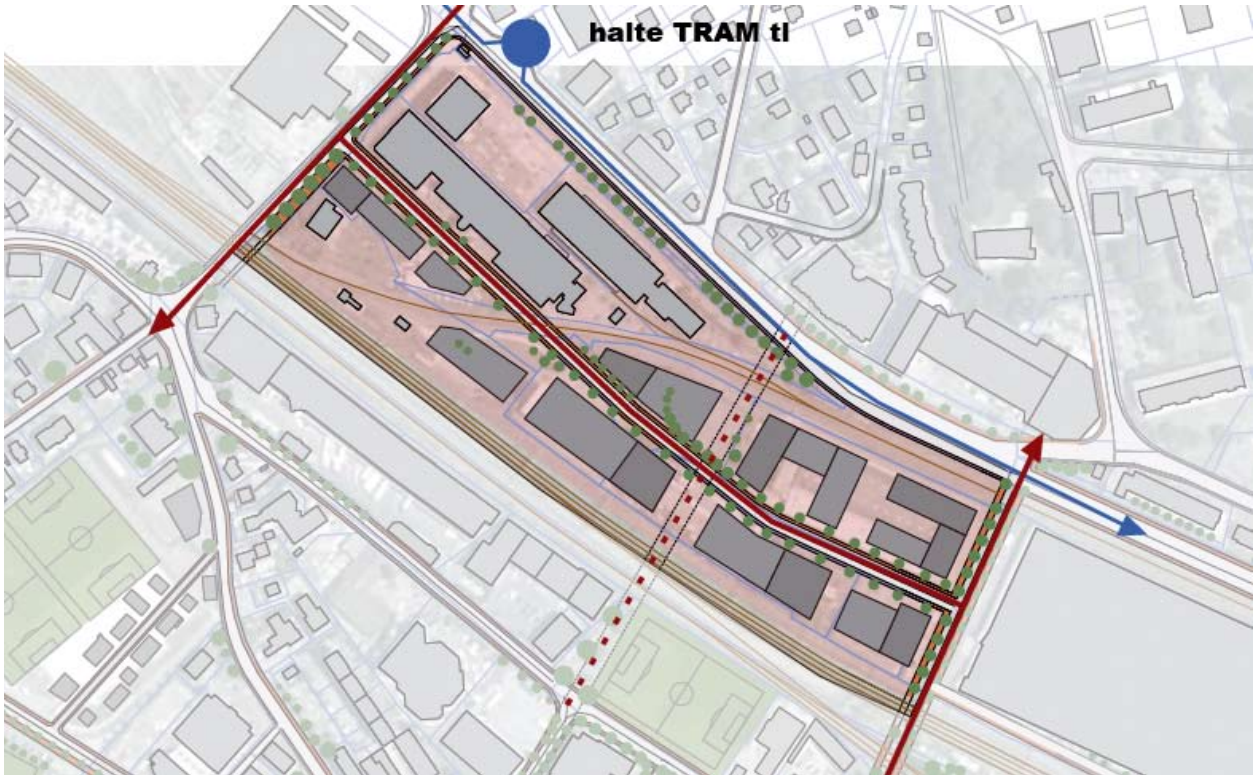
Interface : La halte est entourée de trois places, avec des dimensions et proportions presque identiques, à l'échelle de ce quartier. Ces places piétonnes accueillent aussi les arrêts de bus et se prolongent dans les espaces interstitiels des bâtiments assurant une bonne perméabilité visuelle entre les arrêts de bus et la halte RER mais entraînant aussi la dispersion des arrêts. Un large passage sous voie situé à l'Ouest de la halte assure les liaisons mobilité douce Nord-Sud.

La station RER s'intègre dans la structure urbaine à travers une grande densité de places, de cours publiques, d'allées, de passages où des commerces créent une certaine animation. Les propositions faites par photo montage, montrant les commerces intégrés dans l'ouvrage de soutien de la plateforme des chemins de fer, renforce cette impression d'intégration de la halte dans la structure urbaine.

«Malley-centre»: le quartier situé autour de la halte RER.

L'axe Est-Ouest : Dans ce projet, l'axe Est-Ouest, malgré son rôle structurant, n'est pas mis particulièrement en valeur. Il n'est pas défini comme un boulevard uniforme mais plutôt comme une série d'espaces différenciés selon les quartiers qu'il borde. Ceci est dû aussi au fait que les architectes ont privilégié le traitement unitaire pour les axes Nord-Sud qui deviennent en quelque sorte des espaces publics d'une certaine importance.

Le «quartier à habiter» au centre du secteur.



Le «Strip» au Nord des voies.

Affectations dominantes.

MORPHOLOGIE URBAINE ET AFFECTATIONS

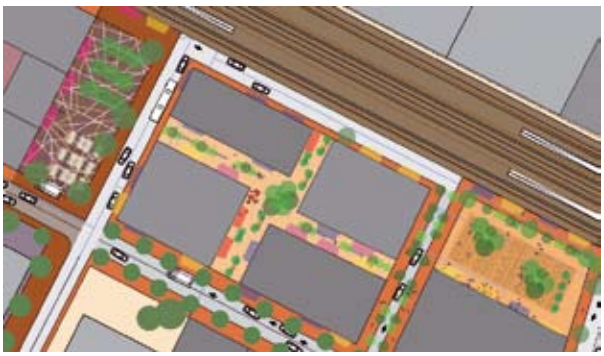
La halte et les zones directement autour (Malley-centre) sont les éléments centraux du secteur, là où se concentrent l'activité et les commerces. Les zones d'habitation plus vertes et aérées sont prévues directement de part et d'autre de cette zone «commerciale», comme protégées des nuisances du chemin de fer par celle-ci.

La morphologie bâtie et la volumétrie s'adaptent au principe de la différenciation des quartiers :

- Au centre, autour de la gare, des îlots urbains compacts de quatre étages avec des commerces et des équipements de quartier au rez-de-chaussée;
- Le quartier Kléber-Méleau, avec le maintien des structures existantes et l'implantation potentielle d'équipements;
- Le strip au Nord du secteur, avec des grands containers, à l'image des grands volumes existants qui accueillent fondamentalement des activités, avec une certaine densité;
- Le quartier à habiter, constitué sur des règles précises, d'une grande qualité résidentielle et d'une variété typologique particulièrement intéressante, de la maison en bande au loft en passant par le logement-atelier;
- Enfin, la poche du Martinet, constituée d'une opération homéopathique, avec l'insertion de nouveaux fragments bâtis avec des activités commerciales et artisanales au rez-de-chaussée.

Une structure cohérente et diversifiée qui reproduit des images contrastées mais complémentaires : du centre urbain, à la conservation de bâtiments existants, à la cité d'affaires jusqu'au quartier mixte et résidentiel.

«Quartier à habiter».



Structure urbaine autour de la halte RER.

Place Kléber-Méleau.

2.3 KCAP

ESPACES VERTS

Le projet est structuré selon trois grands espaces verts :

- Le parc du Gazomètre, qui se situe dans la limite Sud du secteur;
- Un espace vert central qui tapisse les voies de chemin de fer à proximité du centre logistique (Parc rudéral);
- Un autre parc situé à l'extrémité Ouest des terrains de sport dans le secteur des équipements scolaires de Renens.

Ces espaces extérieurs et publics d'une certaine ampleur sont à l'échelle de l'étendue des futurs quartiers.

Revalorisation des espaces publics dans le quartier du Martinet.

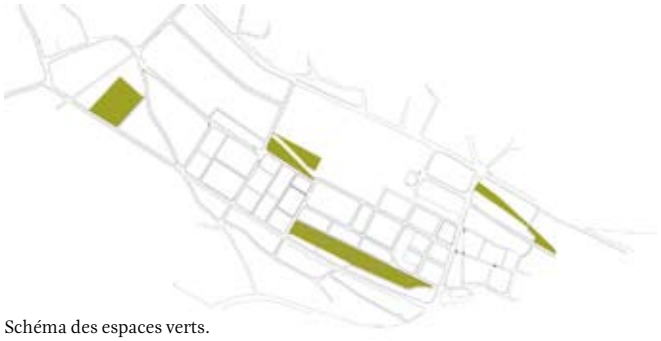


Schéma des espaces verts.

Vision du parc du Gazomètre.

Balade à travers le futur secteur de Malley.

2.4 TRIBU'ARCHITECTURE

Christophe Gnaegi, Gaël Cochand,
Laurent Guidetti, Alvaro Varela,
Bruno Vonlanthen,
Tribu'Architecture, Lausanne

Eco-quartier de Vauban à Fribourg-en-Brisgau.

PRINCIPES DE BASE

Le projet de Tribu'Architecture part de la reconnaissance de la position centrale du secteur de Malley, à mi-distance entre les centres de Lausanne et de Renens - une centralité encore renforcée si on considère sa proximité des Hautes Écoles. Un secteur aussi très enclavé, dans un plateau horizontal qui semble encore faire partie du vallon du Flon, mais qui a été successivement colonisé par des infrastructures de toutes sortes, ferroviaires, sportives et autres. En cours d'étude, le groupement Tribu'Architecture a plus particulièrement été chargé de développer sa proposition d'éco-quartier pour Malley.

Situation du secteur à mi-distance des centres de Lausanne et de Renens.

ESPACES PUBLICS

Le réseau d'espaces publics est constitué en priorité d'un ensemble de places groupées avec une série de passerelles qui contribuent au désenclavement Nord-Sud du quartier pour les mobilités douces. On relie ainsi le quartier aux arrêts de transport public situés le long de la rue de Lausanne et aux secteurs situés au Nord de celle-ci. Les places sont pour la plupart implantées le long d'un grand axe Est-Ouest intitulé avenue de Malley.

Réseau des espaces publics.

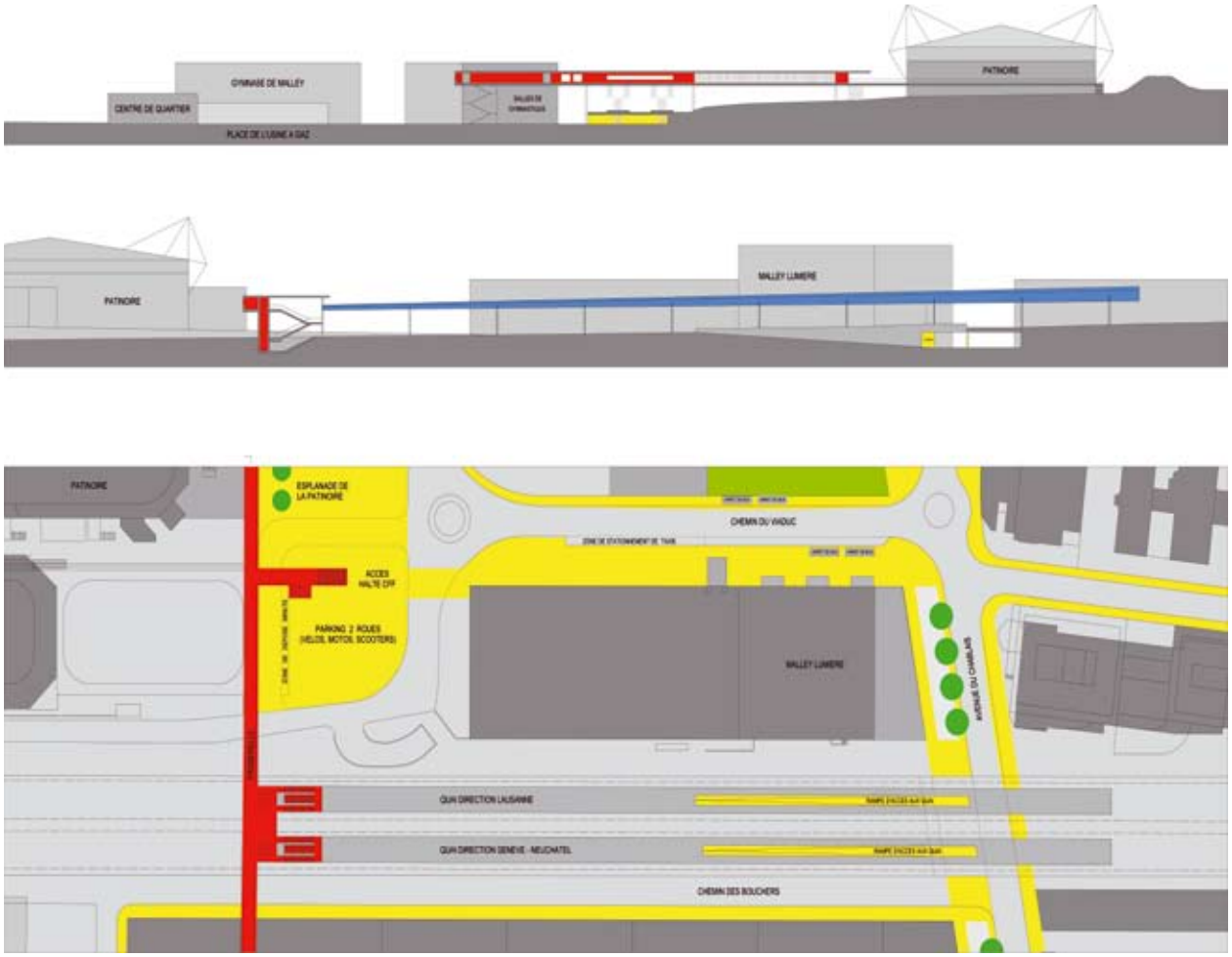
© Photos et illustrations: Tribu'architecture

2.4 TRIBU'ARCHITECTURE

Interface de la halte : Les architectes partent du principe qu'il s'agit d'une halte RER locale qui n'a pas pour vocation d'être valorisée par une place de la gare. Les accessibilités à la halte se font, au Sud, par l'avenue du Chablais et par un chemin qui longe les voies et, au Nord, par l'esplanade de la patinoire qui sert à proprement parler d'interface – dépose minute, parkings deux roues, etc. – et qui est reliée aux quais par une passerelle.

On peut se poser la question du bien fondé de concentrer les espaces représentatifs de la gare du côté Nord. Il est vrai que la halte va aussi desservir les grands équipements (comme la patinoire) qui vont à leur tour certainement contribuer à sa fréquentation. Mais il faut reconnaître que cette solution, par sa radicalité, ne facilite pas les rapports – visuels et fonctionnels – entre la halte et le futur quartier situé au Sud.

Vision de la future halte RER.



Interface de la halte RER.

L'axe Est-Ouest : Sa longueur importante est rythmée par des places, desservies par des passerelles et qui accueillent des équipements publics – gymnases, maison de quartier – tout en mettant en valeur des bâtiments existants.

Le profil de la rue recherche la bonne échelle à la mesure du quartier et une qualité de vie élevée, induite par un trafic modéré et un aménagement de qualité avec des rangées d'arbres. Les places ont fait aussi l'objet d'un soin particulier, illustrées par analogie avec d'autres places de référence qui permettent de percevoir les ambiances souhaitées.

Le principe de places - qui deviennent ainsi des centralités spatiales et sociales pour tout le quartier – semble en soi suffisamment fort pour ne pas perdre de sa substance au cas où les passerelles ne se feraient pas.

Avenue de Malley.

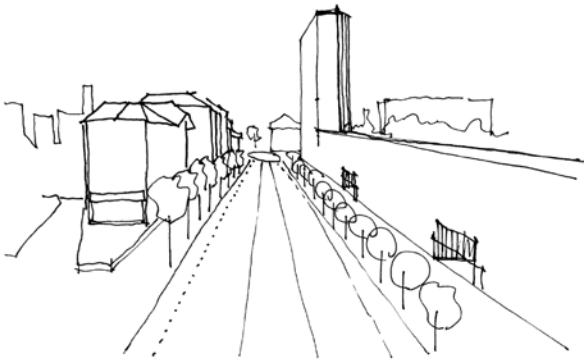
Avenue de Malley.

Avenue du Chablais.

Place de l'Usine à Gaz.

Place du Coquillage.

2.4 TRIBU'ARCHITECTURE



Perspective de l'avenue du Chablais vers le Sud.

MORPHOLOGIE URBAINE

La morphologie du secteur est de prédominance horizontale – entre trois à six étages – à l'exception d'une tour implantée en bordure du secteur, au rond-point de Malley. Véritable signe urbain, cette tour répond, par sa silhouette et son élancement vertical, à l'autre signe déjà existant, la tour du silo réalisé par Jean Tschumi.

Le projet préconise une différentiation volumétrique et typologique riche – des îlots, des bâtiments en ligne, ponctuels – plutôt proche d'une cité-jardin de moyenne densité, façonnée à partir de règles urbaines claires : les alignements se font sur les espaces publics majeurs, alors que les « allées » perpendiculaires peuvent être scandées par des retraits successifs des bâtiments, créant ainsi une atmosphère variée et domestique pour ces lieux.

Enfin, il faut souligner l'intérêt du concept de l'éco-quartier.

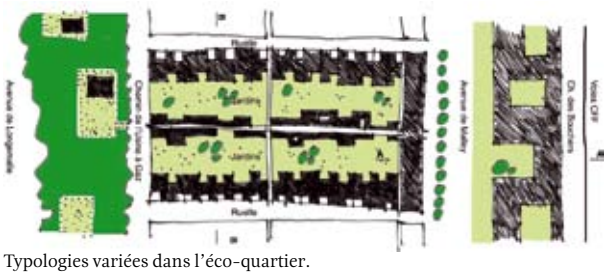
Variations morphologiques.

Éco-quartier de Vauban à Fribourg-en-Brisgau.

ESPACES VERTS

Le projet ne donne pas d'indications particulières sur l'implantation d'espaces verts publics plutôt en périphérie du secteur. On peut néanmoins souligner l'arborisation le long de l'avenue du Chablais et de l'avenue de Malley, le parc du Galicien à côté du viaduc et le parc de l'Usine à Gaz, partiellement occupé par des logements.

Dans l'ensemble, la qualité des espaces verts ressort plutôt dans les espaces semi-privés et semi-publics situés en prolongement des habitations.



Typologies variées dans l'éco-quartier.

Maison de quartier de Malley.

AFFECTATIONS ET ÉQUIPEMENTS

Le projet fait coïncider les affectations avec la structure urbaine :

- Les grands axes, avenue du Chablais et de Malley, sont bordés par des bâtiments continus, mixtes, habitat, bureaux et commerces au rez-de-chaussée. L'organisation des commerces dans les rez des bâtiments et non comme un centre commercial est très positive en tant qu'élément d'un quartier à échelle humaine, où il est agréable de se déplacer à pied ou à vélo;
- Les équipements et certains commerces de proximité sont groupés le long des places, à l'exception de l'hôtel situé au rond-point de Malley excentré par rapport au quartier et relativement distant de la gare RER;
- Le logement occupe les poches constructibles.

La maison de quartier prévue sur la place de l'Usine à Gaz peut être un élément fort agissant dans l'esprit d'une nouvelle identité du quartier en servant de lieu d'information. Elle pourrait également être un relais pour la communication, facilitant son appropriation par les habitants et employés.

2.5 SYNTHÈSE

L'exploration par le projet du site de Malley, considéré aujourd'hui comme un non-lieu malgré sa situation centrale dans l'agglomération lausannoise, a été l'objectif fondamental de l'étude test. Elle a permis de dégager une foule de propositions de grande qualité en réponse à des questions particulièrement complexes.

Les propositions d'organisation spatiale et de formalisation architecturale ont confirmé les objectifs fixés dans l'étude générale du Chantier 2 / Secteur Bussigny à Sébeillon[1] et elles ont permis aux différents acteurs publics et privés, concernés par le développement de ce secteur, de se projeter dans l'avenir et de se doter de visions communes, indispensables à une action concertée.

Les réflexions et projets des groupements de l'étude test ont rendu possible la mise en évidence de nombreuses lignes directrices convergentes dans les domaines de l'urbanisation (vocation, densité, structuration), de la mobilité (mobilités douces, publique et individuelle motorisée), de l'environnement (espaces verts, énergie, air, bruit) et de la mise en œuvre.

CONVERGENCES RETENUES POUR LA SUITE DES ÉTUDES

URBANISATION

- **Identité :** créer un quartier de haute durabilité urbaine, sociale et technique et prendre en compte les caractéristiques liées à l'identité morphologique et historique des différents quartiers de Malley. Favoriser le maintien des usages temporaires en trouvant des solutions de relocalisation définitive dans le secteur.
- **Vocation :** créer plusieurs types de quartiers de vocations et de typologies urbaines différentes de grande qualité qui s'insèrent dans l'agglomération existante.
- **Halte RER Prilly-Malley :** créer autour de la halte et de l'avenue du Chablais un secteur à caractère urbain et dense, avec une prédominance d'activités et de commerces.
- **Densité :** viser un développement du secteur d'au moins 8'200 nouveaux habitants et emplois qui s'ajoutent aux 7'000 déjà existants. Cet objectif permet de se rapprocher des objectifs du SDOL et du PALM pour le site stratégique de Malley, soit une densité entre 200 et 400 h+e / ha, et de plus de 400 h+e / ha autour de la halte RER. Favoriser, à certains endroits, des constructions en hauteur, comme éléments de repère, afin de pouvoir réserver d'importantes surfaces libres à valeur d'espace public majeur.
- **Structure urbaine et espaces publics :** créer un réseau d'espaces publics structurant et de qualité dans tout le secteur, comme condition à la transformation de la friche en ville.

MOBILITÉ

- **Interface transport public :** créer une interface entre les réseaux CFF, le métro et le bus et organiser les espaces autour de la halte RER pour faciliter le transfert modal.
- **Transports individuels motorisés :** Accorder une identité novatrice au quartier en limitant l'accès aux voitures et en accentuant les réseaux piétons et cycles. Organiser l'avenue de Malley Est-Ouest comme une rue de desserte du secteur qui ne doit pas servir au trafic de transit. L'avenue de Malley sert d'élément structurant au quartier et permet d'articuler une série d'espaces publics. Le développement du secteur nécessite à terme un nouvel accrochage du quartier depuis Ouest. Développer une politique de limitation du stationnement.
- **Mobilités douces :** garantir la « perméabilité » du secteur par la création d'un maillage fin et de bonnes connexions vers les quartiers voisins.

ENVIRONNEMENT

- **Espaces verts :** mettre à disposition une offre diversifiée d'espaces libres et d'éléments verts structurants, mis en réseau entre eux et avec l'offre déjà existante aux alentours (parc sportif du Censuy, parc de Valency, Vallée de la jeunesse). Créer un parc public à l'endroit du bois du gazomètre, réaliser des balades «fleurie» et «ferrée». Requalifier le quartier du Martinet par une revalorisation de l'espace public (introduction de surfaces vertes, notamment par la réorganisation du stationnement).
- **Énergie :** créer un quartier de haute durabilité technique avec une démarche à valeur d'exemplarité (exigences très élevées en termes de respect de l'environnement).
- **Air / bruit :** prévoir des mesures d'organisation spatiales et constructives, et créer notamment un front bâti au Sud des voies CFF protégeant les habitations.

MISE EN ŒUVRE

- **Phasage et scénarios :** la réalisation de la halte RER de Prilly-Malley et des pré-investissements dans les équipements publics, phasés avec les projets d'urbanisation, sont des détonateurs pour le développement de Malley.
- **Fond d'équipements et foncier :** entreprendre des démarches pour créer un fond destiné aux équipements publics et analyser la faisabilité foncière des propositions d'organisations spatiales.
- **Structure de gestion du site :** étudier les modalités pour la mise sur pied d'une structure destinée à accompagner le développement de Malley.

Enfin, l'étude test a également permis de dégager de multiples propositions dépassant le stade d'une planification directrice, soit en relation avec la réalisation des projets architecturaux (typologies) ou la communication à faire pour la promotion du site de Malley.

[1] CHANTIER 2 / SECTEUR SÉBEILLON À BUSSIGNY, LIGNES DIRECTRICES ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT, FÉVRIER 2006, FEDDERSEN & KLOSTERMANN
[2] ELABORÉ PAR LE BUREAU DU SDOL ET VALIDÉ LE 30 AOÛT 2006

2.6 GLOSSAIRE

Lorsque l'on doit s'exprimer dans une langue qui n'est pas la sienne, quoi de plus normal que de devoir, parfois, inventer des mots ou de nouvelles formules? Certains termes utilisés par les mandataires n'existent dans aucun dictionnaire francophone et pourtant ils ont été compris de tous. D'autres appellations, françaises mais composées par les participants, se sont imposées naturellement. Ces quelques dénominations «originales» sont répertoriées et définies ci-dessous. Elles illustrent la diversité des provenances des participants à l'étude test, mais aussi, et surtout, la capacité de certains termes à s'imposer, facilitant l'appropriation des projets par les participants. Il s'agit maintenant de les faire vivre!

Avenue de Malley

Rue traversant d'Est en Ouest le secteur Malley et structurant son développement. Ponctuée de places et d'activités commerciales et culturelles, elle est abritée des nuisances des voies CFF par une série de bâtiments contigus et n'est pas destinée au trafic de transit.

Balade ferrée

Cheminement piétonnier traversant le secteur Malley d'Est en Ouest le long de la voie ferrée passant sur le viaduc du Galicien, offrant ainsi au marcheur un superbe dégagement sur tout le secteur, le lac et les Alpes. Son implantation devra faire l'objet d'une étude de faisabilité car la ligne ferroviaire est toujours en exploitation.

Balade fleurie

Cheminement piétonnier végétalisé reliant le Parc du Gazomètre au centre sportif du Censuy à travers les quartiers d'habitations.

Esplanade du Viaduc

Espace public situé au Sud du viaduc du Galicien, permettant une mise en valeur de cet ouvrage d'art.

Malley-centre

Secteur situé principalement à l'Ouest de l'avenue du Chablais de part et d'autre des voies ferrées et qui accueille les commerces et les activités de centralité.

Malley-village

Secteur situé au Sud-Ouest du périmètre autour de la rue du Lac regroupant quelques fonctions de quartier (écoles, commerces de proximité, zone sportive, etc.)

Parc du Bois du Gazomètre (ou Parc du Gazomètre)

Parc public situé au Sud du secteur auquel un gazomètre, énorme sphère métallique, donne un caractère spécifique. Il devrait être l'un des moteurs de la reconversion du secteur Malley.

Parc rudéral

Espace public permettant l'articulation de l'avenue de Malley à l'Ouest du Centre de ramassage des ordures ménagères aménagé de manière à conserver le caractère industriel et ferroviaire du site.

Place du Cirque, Place de l'Usine à Gaz, Place du Théâtre

Espace public situé à proximité du Théâtre Kléber-Méleau qui occupe un bâtiment de l'ancienne Usine à gaz aujourd'hui presque entièrement démolie.

Place du Coquillage

Espace public ouvert situé le long de l'avenue de Malley et dont le nom s'inspire des socles des citernes aujourd'hui disparues.

Plan du trésor

Plan indiquant les éléments emblématiques du secteur tel que les friches, les fonctions pionnières, les axes principaux, les éléments patrimoniaux, etc.

Quartier Kléber-Méleau

Secteur situé entre les voies CFF et le parc du Gazomètre, autour du Théâtre Kléber-Méleau destiné plus spécifiquement aux activités culturelles et de l'éducation, ainsi qu'au logement. Selon KCAP il s'agit d'«un lieu pour une croissance culturelle».

Rue Corporate

Espace public orienté Est-Ouest traversant le Strip pour desservir les programmes alentour. Cette rue entraîne une réduction des volumes bâtis dans ce secteur.

Strip

Secteur situé au Nord de la ligne CFF Lausanne-Genève, entre l'avenue du Léman et l'avenue du Chablais.

Transferium

Pôle d'échange multimodal de Malley. Espace public permettant l'interconnexion entre les différents modes de transports situé autour de la future halte de Prilly-Malley.

3. PERSPECTIVES

3.1 PROCHAINES ÉTAPES

La transformation de la friche de Malley devra généralement passer par une modification des règles de construction actuellement vigueur. Pour réaliser ce projet, les autorités communales et cantonales ont décidé d'élaborer un document directeur[1] intercommunal fixant les objectifs et principes qui guideront le développement de Malley. Cette planification directrice se fait dans le prolongement et sur la base des résultats de l'étude test en développant les quatre volets principaux : urbanisation, mobilité, environnement et stratégie de mise en œuvre.

La cohérence entre le projet urbain et la réalité foncière fait l'objet d'une analyse et d'une évaluation de ses impacts sur le foncier. Cette analyse pose les bases aux négociations qui devront intervenir pour développer Malley selon l'image directrice arrêtée. Elle abordera, dès ce stade, la question de la mise en œuvre : quelles seront les procédures à entreprendre pour réaliser les équipements et espaces collectifs? Qui et de quelle manière ces équipements seront financés? Interviendra enfin la question de la structure de gestion à mettre sur pied pour une mise en œuvre active des objectifs fixés: comment coordonner de façon efficace les actions publiques et privées? Quelles modalités à définir pour accompagner les procédures de changement d'affectation et pour orienter les porteurs de projet? Quelles seront les actions à entreprendre pour promouvoir le site?

En matière de mobilité, plusieurs projets sont étudiés en parallèle et coordonnés avec la planification directrice sur Malley : les axes forts des transports publics de l'agglomération, le réseau RER et la halte de Prilly-Malley, la réorganisation du réseau autoroutier avec notamment la nouvelle jonction de Chavannes-près-Renens et enfin le renforcement du réseau de bus de l'Ouest lausannois.

Sur le plan environnemental, la définition du concept énergétique qui sous-tend au développement de ce nouveau morceau de ville constitue un pilier majeur de la réflexion directrice. L'objectif d'une haute durabilité doit en effet trouver sa retranscription tant au niveau de la structure sociale et urbaine, qu'au niveau technique. Cet aspect revêt un enjeu fondamental et la démarche prévoit une implication forte du politique dans les choix stratégiques. Les caractéristiques de la friche de Malley rendent enfin nécessaire d'aborder une dernière thématique : l'évaluation des risques induits par les différentes installations soumises à l'Ordonnance pour la protection des accidents majeurs (OPAM). Anticiper ces risques, les prendre en compte dès le stade de la planification et définir des mesures à prendre en temps voulu sera le meilleur garant pour une mise en œuvre efficace.

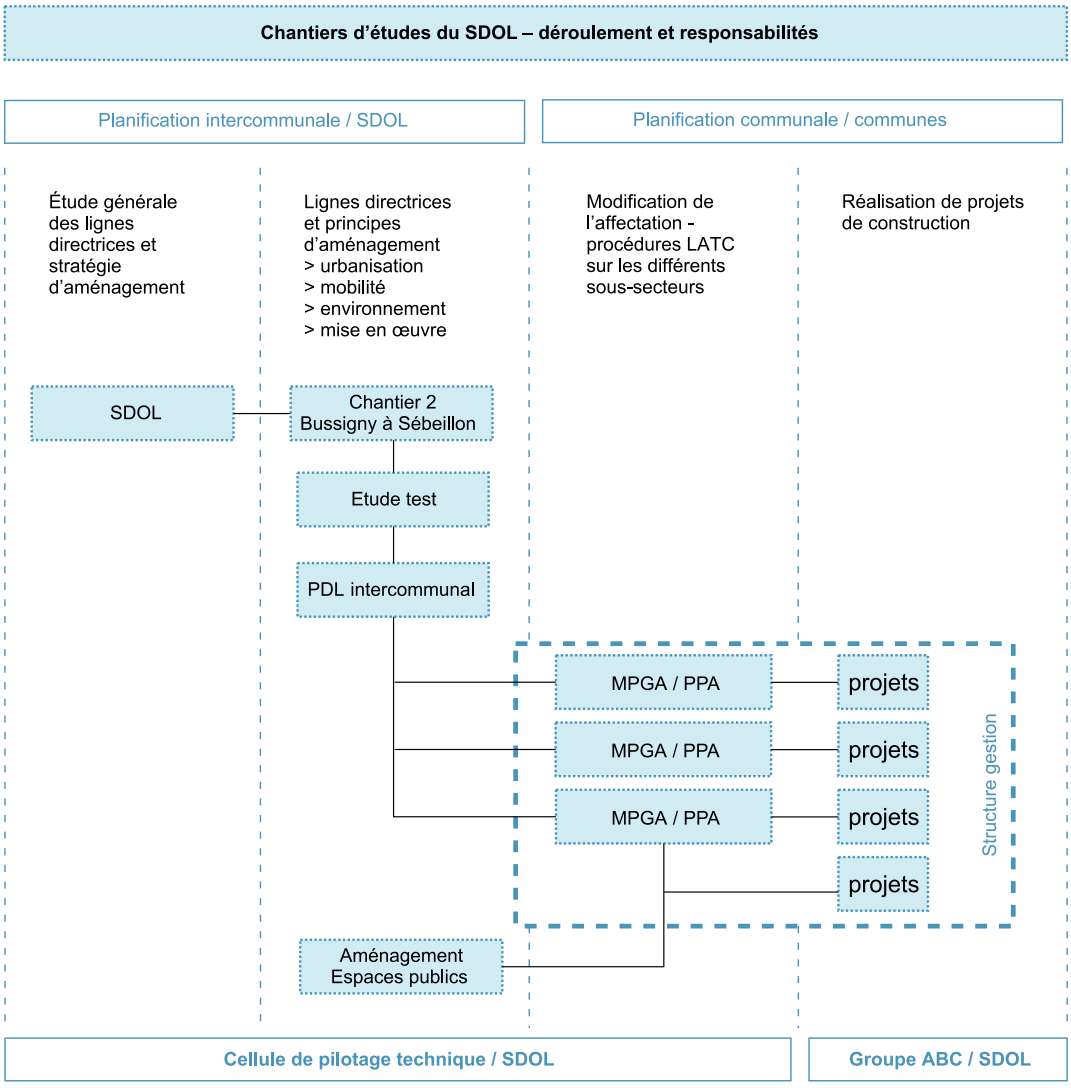
3.2 CONTEXTE ET EMPREINTES

Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) est le fruit d'une démarche entreprise en 1999. Autour du SDOL, un contexte se dessine, marqué par les schémas directeurs voisins: Schéma directeur du Nord lausannois (SDNL), Schéma directeur de l'Est lausannois (SDEL), Schéma directeur de Lausanne centre (SDLC) et Schéma directeur de Morges (SDM). Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), qui entre dans la politique d'agglomération de la Confédération, englobe tous ces schémas et en particulier les études du SDOL.

La mise en œuvre du SDOL est basée sur un principe de concertation. Concertation entre autorités politiques des différentes communes ou entre autorités politiques des différents niveaux communal, cantonal et fédéral. Concertation aussi entre spécialistes de divers domaines, architecture, transports, environnement, économie ou autre, qui redonnent ensemble une place de choix à la réflexion urbanistique. Concertation enfin à une plus large échelle entre représentants politiques, professionnels, associations, groupes d'intérêts, propriétaires, usagers et public.

Chaque étude, chaque configuration, oblige à rechercher, et parfois à inventer, la méthode la plus appropriée pour l'aborder. Hormis les axes qu'elle définit pour transformer des friches urbaines en quartiers de vie, c'est une empreinte que laisse l'étude test sur Malley, avec son bouillonnement de réflexion et une participation, dès le début de la démarche, de plusieurs spécialistes comme du public le plus large.

[1] PLAN DIRECTEUR LOCALISÉ (PDL) SELON LOI SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES CONSTRUCTIONS DU CANTON DE VAUD (LATC)


Chantiers d'études du SDOL – déroulement et responsabilités
Planification intercommunale / SDOL
Planification communale / communes
Étude générale des lignes directrices et stratégie d'aménagement
Lignes directrices et principes d'aménagement
> urbanisation
> mobilité
> environnement
> mise en œuvre
Modification de l'affectation - procédures LATC sur les différents sous-secteurs
Réalisation de projets de construction
SDOL
Chantier 2 Bussigny à Sébeillon
Etude test
PDL intercommunal
MPGA / PPA
MPGA / PPA
MPGA / PPA
projets
projets
projets
projets
Structure gestion
Aménagement Espaces publics
Cellule de pilotage technique / SDOL
Groupe ABC / SDOL

LE SDOL EN QUELQUES MOTS

LE SCHÉMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS (SDOL) C'EST :

- L'engagement de neuf communes (Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Lausanne, Prilly, Renens, St-Sulpice, Villars-sainte-Croix) pour se donner une vision commune du développement urbain à long terme ;
- Une portion de territoire qui forme, avec quelque 65 000 habitants, la «deuxième ville» du canton de Vaud en terme de population ;
- Quatre grands chantiers d'études délimités par des périmètres où se concentrent des actions prioritaires et stratégiques et deux chantiers d'études thématiques transversaux qui analysent les transports ainsi que les espaces publics et la mobilité douce dans l'ensemble de l'Ouest lausannois ;
- La volonté de faire face à l'accroissement de la population (30 000 à 40 000 habitants et emplois de plus dans le périmètre du SDOL à l'horizon 2020) en améliorant le cadre de vie des habitants, en renforçant l'offre en transports publics et en évitant l'étalement urbain afin de préserver la campagne et de limiter le trafic pendulaire ;
- Une démarche entreprise en 1999, un Schéma directeur signé en 2004, des études pour la plupart terminées entre 2006 et 2007 sur les six «chantiers» définis, des premières réalisations concrètes prévues dès 2010, des effets jusque dans les années 2020 et au-delà.

DEUX GRANDS PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE:

- La concertation entre acteurs publics et privés (entre Communes, entre Etat et Communes, entre Communes et représentants de la société civile) ;
- La coordination des actions portant sur le territoire, notamment entre l'urbanisation et les transports.

Bureau du Schéma directeur
de l'Ouest lausannois (SDOL)
Chemin du Closel 15
CP 129 1020 Renens 1
www.ouest-lausannois.ch