

CHANTIER 2 / SECTEUR BUSSIGNY À SÉBEILLON

SECTEUR
MALLEY
◀ OUEST
LAUSANNOIS

SCHÉMA DIRECTEUR
INTERCOMMUNAL DE MALLEY (SDIM)

LAUSANNE
PRILLY
RENENS
ÉTAT DE VAUD
CFF

Bauart MRS P+ Raderschall Retail Rites | juin 2012

La démarche pour l'élaboration du Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM) a été organisée par le Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL). Selon la pratique du SDOL, un groupe décisionnel et un groupe de suivi technique, composés de représentants des différents partenaires et placés sous le pilotage de la Commune de Renens, ont été constitués pour la conduite et l'accompagnement du SDIM.

En janvier 2007, un mandat pour l'élaboration d'un Plan directeur localisé de Malley (PDL) a été attribué à un groupement piloté par le bureau Bauart, suite à une procédure d'appel d'offre sur invitation. Début 2011, le statut de ce document directeur a été revu. Le PDL a été modifié en un Schéma directeur.

Ce Schéma directeur s'appuie en grande partie sur les résultats d'une étude test menée durant le premier semestre 2006, lors de laquelle quatre bureaux d'architectes urbanistes ont été invités à participer à «l'exploration de Malley par le projet». Cette étude a fait l'objet d'une synthèse qui a été validée par le groupe décisionnel en août 2006. Les éléments marquants de l'étude test ont été intégrés au SDIM tant sur le plan de l'analyse que des illustrations.

En juillet 2007, un avant-projet (masterplan) a été remis aux groupes de suivi et aux services de l'Etat pour une validation intermédiaire. La présentation du rapport final est intervenue en décembre 2007 et a permis de procéder à une deuxième consultation en prévision de la procédure de légalisation. En août 2008, après validation par les Municipalités des trois Communes, le bureau du SDOL envoyait le projet de PDL aux services de l'Etat pour examen préalable. En décembre 2008, le service du développement territorial transmettait au bureau du SDOL les préavis des services cantonaux concernés pour adaptation du PDL.

En 2007, le projet de PDL a fait l'objet d'une analyse foncière réalisée par le bureau Bertrand de Sénépart Real Estate Consultant. Les résultats de cette étude ont été actualisés en 2009 par un groupe péréquatif piloté par le service du développement territorial et regroupant les représentants des Communes, des CFF et du bureau du SDOL. En 2010, le bureau Laurent Vago Expertises & Conseils Immobiliers a été mandaté pour réaliser une analyse immobilière sur le sous-secteur Malley Centre.

GROUPE DÉCISIONNEL DU SECTEUR MALLEY

LES REPRÉSENTANTS DES COMMUNES

Anne-Marie Depoisier, syndique de Renens, présidente du groupe décisionnel (jusqu'en juin 2006) / Tinetta Maystre, municipale de l'urbanisme, Renens, présidente du groupe décisionnel (dès juillet 2006) / Alain Gillièron, syndic de Prilly / Olivier Français, municipal des travaux, Lausanne / Pascal Chatelain, chef du Service d'urbanisme, Lausanne (suppléant jusqu'en juin 2009) / Patrice Bulliard, chef du Service d'urbanisme, Lausanne (suppléant dès juillet 2009) / André Bellon, chef du Service immobilier, Lausanne (jusqu'en juin 2006) / Elinora Krebs, cheffe du Service du logement et des gérances, Lausanne (dès juillet 2006, jusqu'en février 2009).

LES REPRÉSENTANTS DU CANTON

Philippe Sordet, chef du Service de l'économie, du logement et du tourisme (jusqu'en juin 2007) / Lionel Eperon, chef du Service de la promotion économique et du commerce (dès juillet 2007) / Daniel Berner, chef du Service du développement territorial (jusqu'en septembre 2009) / Philippe Gmür, chef du Service du développement territorial (dès octobre 2009) / Vincent Krayenbühl, chef du Service de la mobilité (jusqu'en mai 2009).

LES REPRÉSENTANTS DES CFF

Daniel Moser, CFF-Immobilier / Bernard Knupfer, CFF-Infrastructure (dès mars 2007, jusqu'en mai 2009).

INVITÉS

François Marthaler, Chef du département des infrastructures / Marianne Huguenin, syndique de Renens (dès mai 2009) / Pierre-Alain Luy, municipal, Prilly (dès mai 2009) / Silvia Zamora, municipale, Lausanne (dès février 2009, jusqu'en juin 2011) / Grégoire Junod, municipal, Lausanne (dès juillet 2011) / Josianne Maury, Office du développement territorial, DETEC (dès février 2009).

GROUPE DE SUIVI TECHNIQUE DU SECTEUR MALLEY

LES REPRÉSENTANTS DES COMMUNES

Martin Hofstetter, responsable technique du Chantier 2 Malley, Renens / Philippe De Almeida, Service d'urbanisme, Renens / Patrick Hassler, Service d'urbanisme, Prilly / Jean-Pierre Zahnd, Service d'urbanisme, Prilly (suppléant) / Yan Wenger, Service d'urbanisme, Prilly (suppléant) / Roger Ruggli, Service d'urbanisme, Lausanne / André Baillot, Service d'urbanisme, Lausanne / Julien Guérin, Service d'urbanisme, Lausanne / Yves Deillon, chef du Service du cadastre, Lausanne / Elinora Krebs, cheffe du Service du logement et des gérances, Lausanne / Véronique Rouge, Service routes et mobilité, Lausanne.

LE BUREAU DU SCHÉMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS

Ariane Widmer, cheffe de projet du SDOL / Benoît Biéler, adjoint / Joël Christin, responsable communication du SDOL.

LES REPRÉSENTANTS DU CANTON

Christian Exquis, Service du développement territorial, DINT / Denis Leroy, Service du développement territorial, DINT / Jean-Baptiste Leimgruber, Service de la promotion économique et du commerce, DEC / Sophie Logean, Service de la promotion économique et du commerce, DEC / Thierry Merle, Service de la mobilité, DINF / Federico Molina, Service de la mobilité, DINF / Pasquale Novellino, Service de la mobilité, DINF / Sylvain Rodriguez, Service de l'environnement et de l'énergie, DSE / Dominique Luy, Service de l'environnement et de l'énergie, DSE / Filippo Della Croce, Service des routes, DINF / Eric Perrette, Architecte cantonal, Service immeubles, patrimoine et logistique, DINF / Stéphanie Cantalou, Architecte cantonale, Service immeubles, patrimoine et logistique, DINF.

LES PARTENAIRES

Yves Jacot, CFF-Immobilier / Olivier Briner, CFF-Immobilier / Anne-Sophie Coquoz, CFF-Voyageurs / Bernard Knupfer, CFF-Infrastructure / Tamara Bozovic, tl / Christophe Jemelin, tl / Eveline Branders, tl.

LES CONSULTANTS ET INVITÉS

Marie-Christine Aubry, Service du développement territorial, DINT / Yves Baechler, tl / Ernest Boget, CFF-Infrastructure / Jean-Christophe Chassard, tl-AFTPU / Antonio Da Cunha, prof. UNIL / Pierre-Yves Delcourt, Service du développement territorial, DINT / Filippo Della Croce, Service des eaux, sols et assainissement, DSE / Marielle Desbioles, tl / Jean-Pierre Dewarrat, Itinera, Lausanne / Pascal Ducommun, CFF-Infrastructure / Maude Fantoli, architecte EPFL / Pierre Feddersen, architecte-urbaniste, Zurich / Yolande Frésard, Service de l'environnement et de l'énergie, DSE / Sylvain Guillaume-Gentil, Transitec / Paul Külling, Service des forêts, de la faune et de la nature, DSE / Dimitri Magnin, Service de l'environnement et de l'énergie, DSE / Bruno Marchand, prof. EPFL / Michel Martinet, Service du développement territorial, DINT / Nicolas Montavon, Service d'urbanisme, Lausanne / Patrik Niklès, tl / Roland Prélaz-Droux, chef du Service des améliorations foncières, DINF / Dominique Reymond, Service de l'environnement et de l'énergie, DSE / Martin Stucki, Transitec / Laurent Vago, Laurent Vago Expertises & Conseils Immobiliers SA / Alain Valiquier, CFF-Infrastructure / Pascale Yoakim, Service du développement territorial, DINT.

MANDATAIRES DE L'ÉTUDE TEST

LE PRÉSIDENT DE L'ÉTUDE TEST

Carl Fingerhuth, architecte urbaniste, Zurich.

ATELIER WEHRLIN

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

ÉQUIPE 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, European Suisse, Lausanne.

GROUPEMENT KCAP

Kees Christiaanse / Simon Kretz / Gregory Grämiger / Ute Schneider / Nicolas Kretschmann, Kees Christiaanse Architects and Planners, Zurich et NL-Rotterdam.

TRIBU'ARCHITECTURE

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

MANDATAIRES DU SCHÉMA DIRECTEUR INTERCOMMUNAL DE MALLEY

SCHÉMA DIRECTEUR INTERCOMMUNAL DE MALLEY

Willi Frei / Emmanuel Rey / Florence Mani / Christian Albrecht / Katrin Amtmann / Marlis Zimmermann / Inès Mettraux, Bauart, Architectes et Urbanistes SA, Berne ;
Michel Schuppisser / David Oppliger, MRS Müller Roman Schuppisser, transport et développement territorial, Zurich ;
Daniel Philippin, P+ Petermann Philippin, environnement bâtiment informatique, Neuchâtel;
Andrea Fakler, Raderschall, Landschaftsarchitekten AG, Meilen;
Jacques Python, Retail Rites, design d'environnement, Lausanne.

ANALYSE FONCIÈRE

Pierre Eller / Pascal Widmer / Bertrand de Sénépart, Bertrand de Sénépart Real Estate Consultants, Lausanne.

ETUDE OPAM

Pierre Honsberger, Environnement et planification, Epalinges;
Aline Guillaume-Gentil / Jürg Liechi, Neosys, Epalinges;
Pierre Meylan, Plarel, architectes urbanistes, Lausanne.

CONCERTATION

Le Schéma directeur intercommunal de Malley a été mis en consultation publique du 26 mai au 27 juin 2011. Cette procédure fut accompagnée d'une séance d'information publique le 25 mai 2011, elle-même précédée par une séance d'information à l'intention des propriétaires du secteur le 23 mai 2011. Sous l'intitulé «Malley s'éveille», une signalétique particulière a été mise en place sur le site et divers événements ont réuni habitants, élus et propriétaires autour du projet du SDIM (séances d'information, visites guidées, stands, intervention artistique sur la boule de gaz, etc.). Au terme de cette phase de consultation publique, 16 prises de position sont parvenues au bureau du SDOL. Une notice présente les observations, les réponses et les modifications apportées au SDIM. Cette notice est disponible sur le site www.ouest-lausannois.ch.

© Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, Renens, juin 2012.

ÉDITION

Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois
Joël Christin, Macaron

LIGNE GRAPHIQUE

Atelier Poisson : Giorgio Pesce, Florence Chèvre

CONCEPTION ET REALISATION

Bauart, Architectes et Urbanistes SA

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	6
1.1 Le secteur Malley	6
1.2 Planifications supérieures	8
1.2.1 Le schéma directeur de l'Ouest lausannois	8
1.2.2 Le projet d'agglomération Lausanne - Morges (PALM)	10
1.2.3 Le plan directeur cantonal	12
1.2.4 Options d'aménagement retenues	14
1.3 Processus d'élaboration du SDIM et concertation	16
2. OBJECTIFS DU SDIM	18
3. LIGNES DIRECTRICES	20
3.1 Urbanisme	20
3.1.1 Cinq quartiers de haute durabilité	20
3.1.2 Vocations principales	22
3.1.3 Les quartiers	24
3.1.4 Densité	34
3.1.5 Repères et fronts bâtis	40
3.1.6 Traces du passé industriel	42
3.1.7 Espace public	44
3.2 Paysage	46
3.2.1 Structures vertes	46
3.2.2 Parcs	48
3.2.3 Liaisons vertes nord-sud	50
3.2.4 Liaisons vertes est-ouest	52
3.2.5 Plan de synthèse	54
3.3 Mobilité	56
3.3.1 Principes et Transports individuels motorisés TIM	56
3.3.2 Transports publics (TP)	58
3.3.3 Mobilité douce (MD)	60
3.3.4 Stationnement	62
3.3.5 Plan de synthèse	64
3.4 Concept énergétique	66

4. MISE EN OEUVRE	68
4.1 Mesures de planification	68
4.1.1 Concrétisation des principes du SDIM	68
4.1.2 Procédures d'affectation	68
4.1.3 Premières priorités de mise en oeuvre	69
4.2 Mesures opérationnelles	70
4.2.1 Structure de gestion	70
4.2.2 Acteur public	71
4.2.3 Acteur privé	71
4.3 Gestion foncière	72
4.4 Mesures environnementales	74
4.4.1 Energie	74
4.4.2 Aires forestières	74
4.4.3 Espaces à vocation écologique	74
4.4.4 Evacuation des eaux	74
4.5 Prévention des nuisances	76
4.5.1 Air / climat	76
4.5.2 Bruit / Vibrations	76
4.5.3 Sites pollués	78
4.5.4 Rayonnement non ionisant	78
4.5.5 Risques d'accidents majeurs	80
5. ANNEXES	82
5.1 Désignation des secteurs	82
5.2 Documents de référence	84
6. PLAN DE SYNTHÈSE	86
7. VALIDATION	88

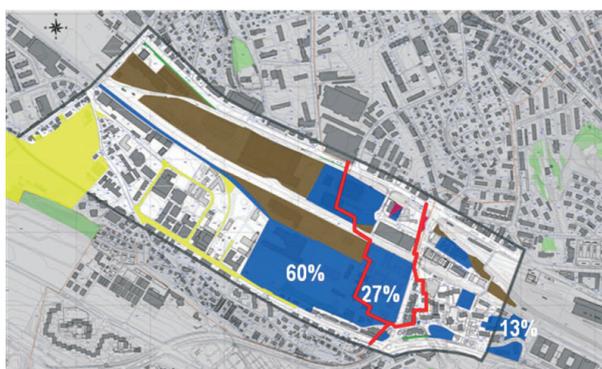
1. INTRODUCTION

1.1 LE SECTEUR MALLEY

Vaste plaine et friche industrielle urbaine au carrefour des trois communes de Lausanne, Renens et Prilly, Malley dispose d'un potentiel de développement exceptionnel en Suisse. Le présent Schéma directeur intercommunal de Malley a été choisi comme instrument stratégique de valorisation de ce potentiel. Il s'inscrit dans une démarche de concertation et de participation débutée loin en amont avec le Schéma directeur de l'Ouest lausannois et destinée à se prolonger jusque dans l'organisation et la vie quotidienne du futur éco-quartier de Malley.

Le secteur Malley bénéficie d'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 terme, il bénéficiera d'une nouvelle halte du Réseau express régional (RER) vaudois et d'un nouveau tram, élément important du réseau d'axes forts de transports publics de l'agglomération, en remplacement de l'actuelle ligne 7 des Transports publics de la région lausannoise (tl).

La plus grande partie des terrains, déjà équipés (électricité, égouts, mais aussi chauffage à distance et distribution de gaz), est aux mains de deux grands propriétaires, la Ville de Lausanne et les CFF. Actuellement affectée aux activités industrielles, la partie centrale de la plaine de Malley ne peut pas accueillir de logements ou d'activités tertiaires. Identifié et délimité par l'étude du chantier 2 du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL), le secteur de Malley est désormais aussi considéré comme l'un des sites stratégiques de l'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Il a vocation de devenir une nouvelle centralité secondaire.



Le secteur public en qualité de propriétaire privé

■ Lausanne ■ Renens ■ Prilly ■ Vaud ■ CFF Immobilier

LE SECTEUR MALLEY, UNE FRICHE AU DÉVELOPPEMENT DÉJÀ AMORCÉ

Quatre entités typologiques se laissent distinguer dans le secteur Malley en 2008:

- 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, socioculturelles, 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 intercommunal de logistique) 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.
- À l'ouest, depuis le chemin du Chêne jusqu'à l'avenue du Léman, un quartier caractérisé par une structure urbaine inachevée et hétéroclite d'affectation mixte: tertiaire et socioculturelle, artisanat et habitat.
- Au nord, un secteur peu aisé d'accès qui se caractérise par son isolement dû aux deux lignes ferroviaires qui le bordent, par la portée régionale des fonctions 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.

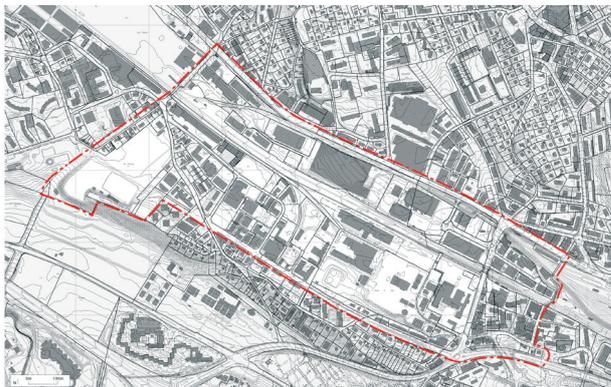
PÉRIMÈTRE DU SDIM

Le périmètre du Schéma directeur intercommunal de Malley couvre une surface de plus de 80 hectares et touche les territoires des communes de Lausanne, Prilly et Renens. Il est défini par:

- la rue de Lausanne et la rue de Renens au nord,
- la rue du Léman à l'ouest,
- le chemin du Martinet à l'est et
- l'avenue de Longemalle ainsi que l'avenue de Provence au sud.

Sur la voirie, le périmètre du SDIM est situé au bord extérieur des rues afin de tenir compte de leurs principes d'aménagement.

Le long du parc sportif, au Sud-Ouest, le périmètre suit le parcellaire.

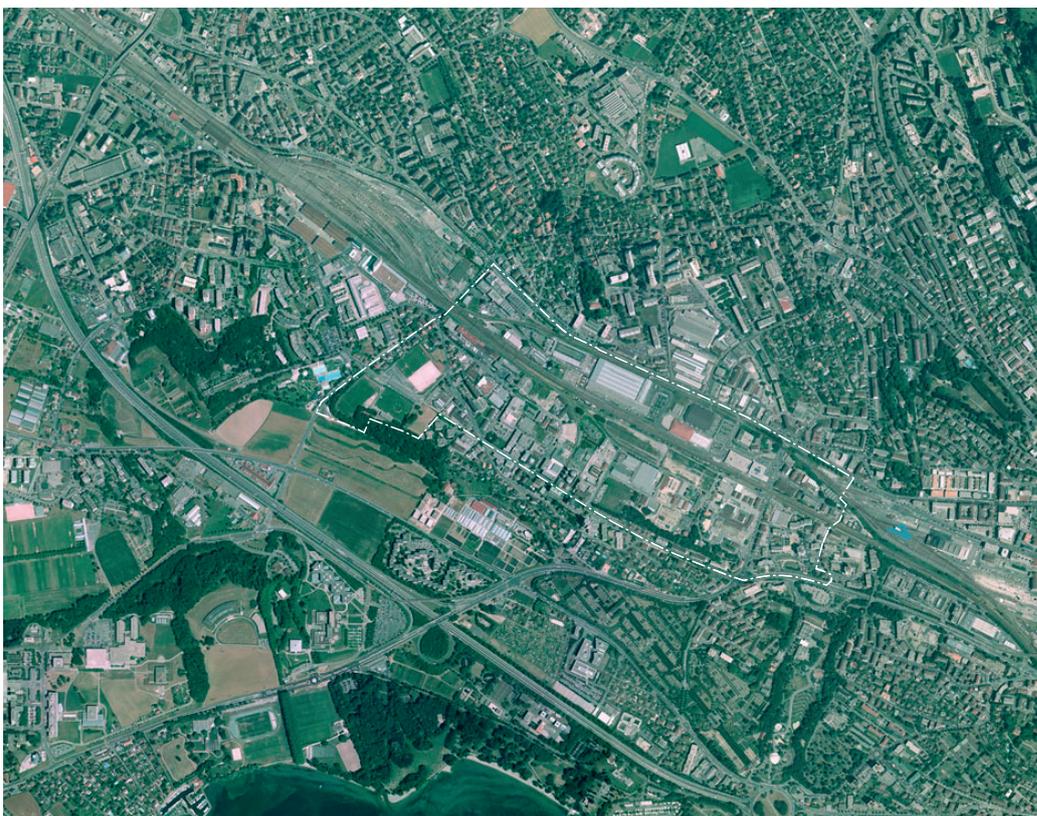


Plateau de Malley avec le périmètre du SDIM de Malley

FIN D'UNE HISTOIRE INDUSTRIELLE

Malley fait partie d'un ensemble de plateaux aménagés successivement à la fin du 19^e siècle et au début du 20^e entre le centre-ville de Lausanne et la gare de Renens pour accueillir des activités ferroviaires ou similaires (entrepôts, industrie, etc.) La plaine de Malley a été organisée à partir de 1908 pour accueillir la nouvelle usine à gaz de la Ville de Lausanne. Elle a également accueilli par la suite les abattoirs.

À partir des années 1970, 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. Le potentiel considérable de cette friche a été progressivement mis en exergue par les autorités politiques, les urbanistes, les partenaires et le public, notamment à travers le concours des jeunes architectes European 7, et lors de l'élaboration du Schéma directeur de l'Ouest lausannois.



Vue aérienne du secteur de Malley

© Swisstopo / SDOL

1. INTRODUCTION

1.2 PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES

1.2.1 LE SCHÉMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS

Le Schéma directeur intercommunal de Malley s'inscrit dans le prolongement d'études directrices de différents niveaux supérieurs, à savoir:

- le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) et plus particulièrement l'étude de son chantier 2 (secteur de Bussigny à Sébeillon),
- le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM),
- le Plan directeur cantonal.

LE SCHÉMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS

Le SDOL, signé dès 2004 par les Communes de Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Écublens, Lausanne, Prilly, Renens, St-Sulpice et Villars-St-Croix, d'une part, et l'État de Vaud d'autre part, suit des principes de développement durable et se base sur la concertation. Ses principaux objectifs sont les suivants:

- Améliorer le cadre de vie et l'image de l'Ouest lausannois (affirmation du caractère urbain) dans une perspective de développement durable, notamment grâce à la valorisation des structures urbaines existantes (axes de communication, lignes de transports publics, lieux repères, etc.).
- Maîtriser le développement du trafic individuel motorisé et restreindre les nuisances qu'il génère.
- Renforcer l'offre en transports publics et développer les infrastructures existantes de manière coordonnées avec l'urbanisation.
- Développer la mixité des affectations (le logement en particulier) et densifier les quartiers urbains à proximité des interfaces de transports publics.
- Exploiter et mettre en valeur les potentialités paysagères du territoire.
- Créer des pôles de références complémentaires aux lieux historiques en s'appuyant sur les centralités existantes et en valorisant les friches en milieu urbain.
- Assurer la mise en œuvre de mesures de protection de l'environnement (air, bruit, sols).
- Développer la collaboration intercommunale et avec les services de l'État.
- Tisser un réseau continu et sûr de parcours pour les usagers non-motorisés tout en modérant le trafic sur le réseau routier.

La mise en œuvre des différentes mesures préconisées par le SDOL a été confiée au Bureau du Schéma directeur, sous la conduite d'un groupe de pilotage stratégique, le GROFIL. Cette mise en œuvre est prioritairement effectuée par le biais de «chantiers» d'études. Les chantiers recouvrent des portions de territoire situées à cheval sur plusieurs communes et d'un intérêt stratégique pour la région, voire pour le canton, en raison de leur situation au sein de l'agglomération ou de leur potentiel de développement.

- Chantier 1 / Secteur des Hautes Ecoles - Tir Fédéral - Maladière
- Chantier 2 / Secteur Bussigny à Sébeillon
- Chantier 3 / Route de Cossonay - RC 251
- Chantier 4 / Zones d'activités St-Sulpice - Ecublens
- Chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce
- Chantier 6 / Transports publics et Chantier 6 / Transports individuels motorisés

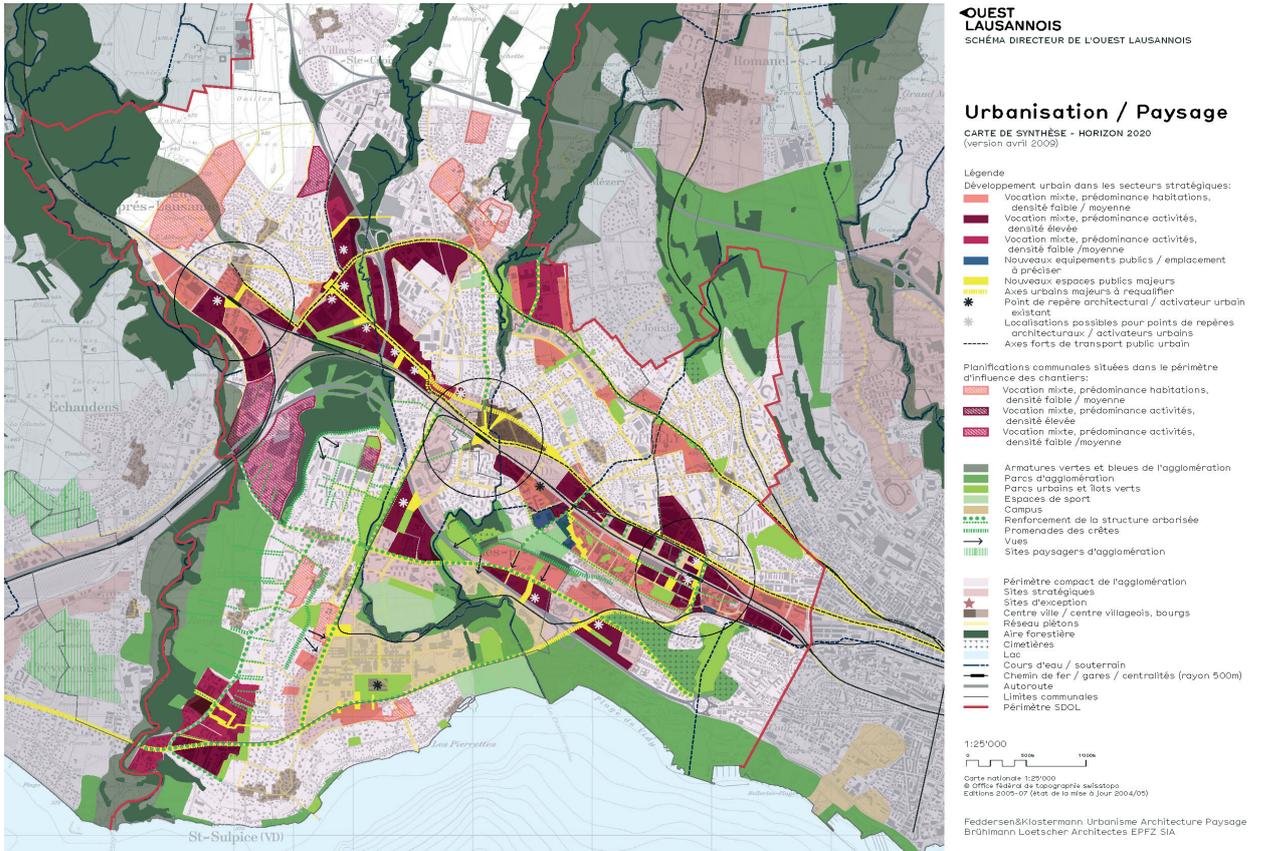
LE CHANTIER 2 / SECTEUR BUSSIGNY À SÉBEILLON

Le site de Malley est compris dans le périmètre du chantier 2 / Secteur Bussigny à Sébeillon caractérisé par le faisceau des voies ferrées allant de Lausanne à Bussigny. L'étude de ce chantier 2 s'est déroulée entre octobre 2004 et février 2005 et a débouché sur l'élaboration de lignes directrices dans les domaines de l'urbanisation, de la mobilité et de l'environnement, et sur la définition d'une stratégie de mise en œuvre. Elle a fait l'objet d'une consultation publique en juin 2005 et a été adoptée par le GROFIL en octobre 2005, respectivement validée par les communes concernées et le Canton en janvier 2006. Cette étude a servi de base aux réflexions dans le cadre de l'élaboration du SDIM.

LE SECTEUR MALLEY

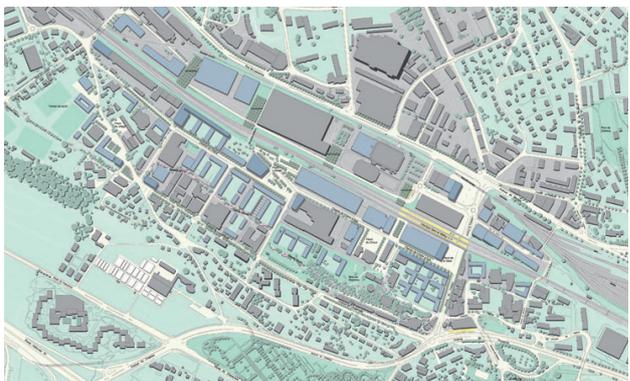
Conformément au programme de mise en œuvre préconisé par l'étude générale du chantier 2, l'élaboration du Schéma directeur intercommunal de Malley a été réalisée sur la base d'une étude test. Cette procédure innovante a été utilisée comme instrument dynamique destiné à la recherche de solutions et de variantes de concepts urbanistiques pour le développement du secteur. L'étude test a réuni les groupements KCAP, Atelier Wehrin, Équipe European / Luscher et tribu'architecture lors de trois ateliers sous la responsabilité d'un groupe décisionnel et d'un groupe de suivi technique composés de représentants des communes de Lausanne, Prilly et Renens (commune pilote), du Canton (en particulier le Groupe opérationnel des pôles de développement), de partenaires (notamment les CFF) et d'experts. Des portes ouvertes ont permis au public de suivre la réflexion et d'y participer en intervenant. Cette démarche par le projet a permis d'élaborer, dans un processus ouvert et en concertation, des objectifs et des principes d'aménagement pour guider la transformation du secteur.

Les éléments marquants issus de l'étude test ont fait l'objet d'une synthèse rédigée par le bureau du SDOL et ont été intégrés au SDIM tant sur le plan de l'analyse, des mesures que des illustrations.

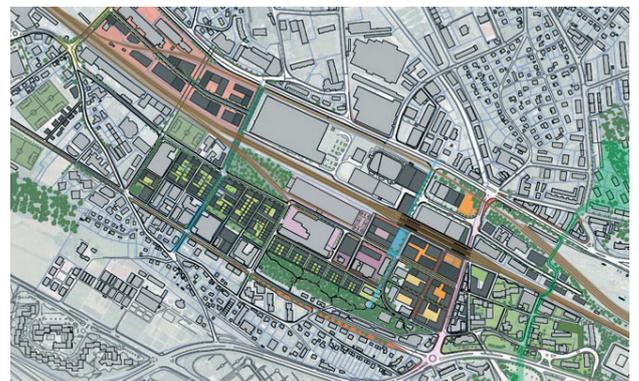


Carte de synthèse du SDOL

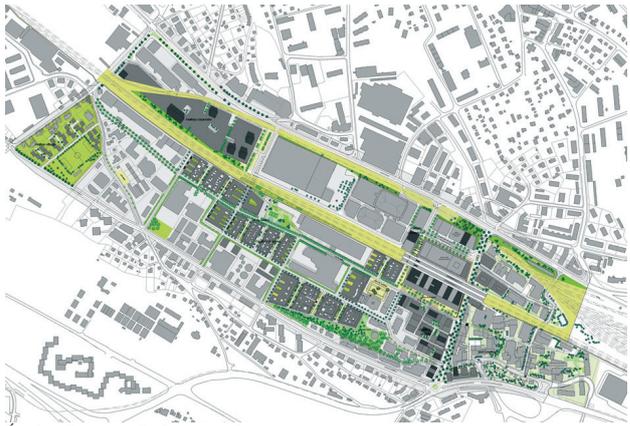
PLANS DE SYNTHESE DE L'ETUDE TEST DU SECTEUR DE MALLEY



Atelier Wehrlin, Berne



KCAP, Zurich et Rotterdam



Equipe European 7 / Luscher, Lausanne



Tribu'Architecture, Lausanne

1. INTRODUCTION

1.2 PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES

1.2.2 LE PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES (PALM)

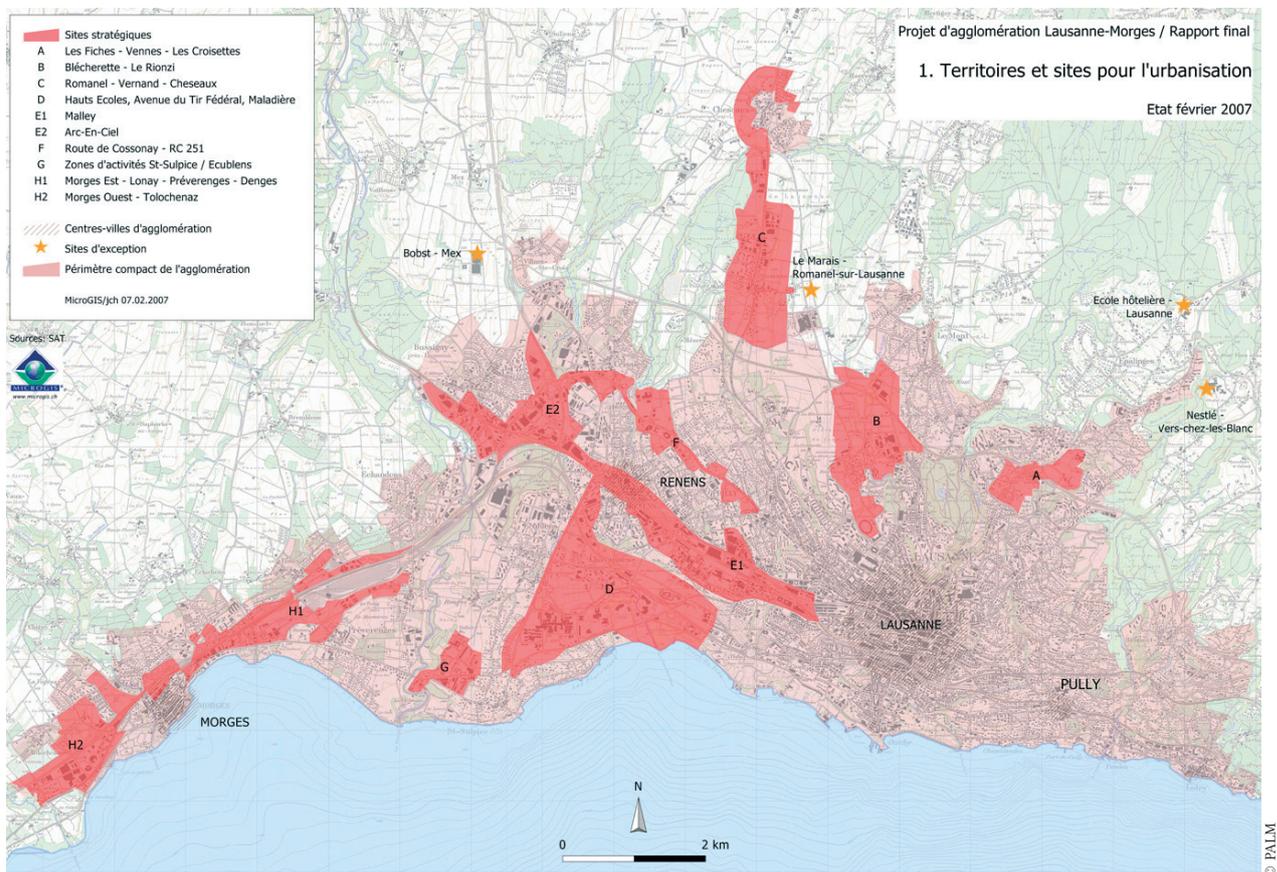
Le Schéma directeur intercommunal de Malley et le SDOL dont il émane s'inscrivent dans le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Celui-ci adopte une stratégie de lutte contre l'étalement urbain (agglomération compacte) et propose une utilisation optimale des infrastructures, existantes ou à créer, dans les agglomérations. Il retient une dizaine de sites stratégiques destinés à accueillir la plus grande part du développement de l'agglomération lausannoise à l'horizon 2020. L'un de ces sites est le secteur de Bussigny à Sébeillon, qui englobe le sous-secteur Malley et contient le futur axe fort tramway. Cette nouvelle ligne de transport public en site propre, devant relier Bussigny et le Nord lausannois en passant par Renens, Malley et le centre-ville de Lausanne, viendra compléter les métros m1 et m2 et permettra une importante requalification urbaine (transfert modal, desserte des principaux sites de développement, renforcement de l'attractivité économique et de la qualité de vie dans l'agglomération). Le SDIM reprend l'ensemble des directives et des orientations stratégiques du PALM.

Les principes d'aménagement suivants, posés comme condition à la concrétisation des développements dans les sites stratégiques, sont respectés dans le SDIM:

- Un concept intercommunal cohérent.
- Une très bonne accessibilité par les transports publics et les transports individuels.
- Une densité supérieure à 200 habitants+emplois par hectare.
- Une composition urbaine devant s'intégrer aux lieux et aux contextes existants et pouvant affirmer une nouvelle centralité, un nouveau pôle d'excellence, un quartier urbain de qualité.
- La possibilité d'accueillir des tours, sous certaines conditions et sur la base d'études approfondies.
- La promotion d'une qualité architecturale et environnementale accrue et d'espaces publics conviviaux.
- La requalification des grands axes routiers en voies urbaines avec vitesse adaptée.
- La recomposition globale et cohérente du réseau routier au profit des piétons et des vélos.

LES 5 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES DU PALM

1. Développer l'agglomération vers l'intérieur;
2. Attribuer à des sites stratégiques le rôle de moteur du développement;
3. Favoriser une urbanisation alliant densité et qualité;
4. Développer, en lien avec l'urbanisation, une mobilité favorisant les modes de transports durables;
5. Aménager un réseau d'espaces verts à l'échelon de l'agglomération.



Malley (E1) et les autres sites stratégiques pour l'urbanisation de l'agglomération Lausanne-Morges (février 2007)

1. INTRODUCTION

1.2 PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES

1.2.3 LE PLAN DIRECTEUR CANTONAL

Au plus haut niveau de planification, le Schéma directeur intercommunal de Malley s'inscrit dans le Plan Directeur Cantonal (PDCn) mis en vigueur le 1er août 2008 par le Conseil d'Etat. Les principes et objectifs de bases du Plan directeur cantonal se retrouvent de manière effective dans le SDIM avec:

- Le développement d'une stratégie intercommunale et une prise en compte en amont des partenariats possibles entre public et privé (étude foncière, sous-secteurs publics).
- La recherche d'une amélioration du cadre de vie urbain (introduction d'espaces publics et paysagers ainsi que d'un réseau structurant de mobilité douce) et l'optimisation de l'utilisation du sol (densification circonstanciée).
- L'accroissement de la vitalité du territoire (recherche de mixité, mise en place de transports publics efficaces).

Dans le même sens, le SDIM poursuit les stratégies et lignes d'actions du PDCn et plus particulièrement celles reportées ci-contre.

STRATÉGIES ET LIGNES D' ACTIONS DU PLAN DIRECTEUR CANTONAL POURSUIVIES PAR LE SDIM

STRATÉGIE A: COORDONNER MOBILITÉ, URBANISATION ET ENVIRONNEMENT

Ligne d'action A1: Localiser l'urbanisation dans les centres

Ligne d'action A2: Développer une mobilité multimodale

Ligne d'action A3: Protéger l'homme et l'environnement contre les risques liés aux activités humaines

STRATÉGIE B: RENFORCER LA VITALITÉ DES CENTRES

Ligne d'action B1: Consolider le réseau de centres dans les régions

Ligne d'action B3: Stimuler la construction de quartiers attractifs

STRATÉGIE D: VALORISER LE TISSU ÉCONOMIQUE

Ligne d'action D1: Faciliter l'accueil des entreprises et soutenir le tissu économique existant

STRATÉGIE F: ASSURER À LONG TERME LA VALORISATION DES RESSOURCES

Ligne d'action F4: Assurer une exploitation durable des ressources

Ligne d'action F5: Favoriser les ressources renouvelables et indigènes

MESURES DU PLAN DIRECTEUR CANTONAL POURSUIVIES PAR LE SDIM

Mesure A14: Projets d'intérêts public

Mesure A21: Infrastructures de transports publics

Mesure A23: Mobilité douce

Mesure A24: Interfaces de transports et parkings d'échange

Mesure A25: Politique de stationnement et plans de mobilité

Mesure A31: Qualité de l'air

Mesure A32: Nuisances sonores

Mesure A33: Accidents majeurs

Mesure A34: Sites pollués

Mesure A35: Rayonnement non ionisant

Mesure B11: Centres cantonaux et régionaux

Mesure B31: Habitat collectif

Mesure B32: Friches urbaines

Mesure B33: Affectations mixtes

Mesure B34: Espaces publics

Mesure B35: Interfaces de transports

Mesure B41: Ecole obligatoire

Mesure D11: Pôles de développement économique

Mesure D12: Zones d'activités

Mesure F45: Eaux usées et claires

Mesure F51: Ressources énergétiques et consommation rationnelle de l'énergie

1. INTRODUCTION

1.2 PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES

1.2.4 OPTIONS D'AMÉNAGEMENT RETENUES

Les options d'aménagement retenues pour le secteur Malley par les précédentes études (PALM et SDOL chantier 2/Secteur Bussigny à Sébeillon) sont synthétisées comme suit:

URBANISME

- Affectations principales: équipements (scolaires, culturels, sportifs), commerces à valeur d'image, logements innovants (éco-quartier) et activités.
- Développer une urbanisation dense et de qualité aux interfaces des transports publics et en particulier autour de la halte RER de Prilly-Malley, assurant au réseau des transports publics des bassins de clientèle avantageux.
- Développer plusieurs quartiers avec des vocations et des morphologies différenciées, tout en favorisant des usages temporaires.
- Développer une nouvelle centralité pour les nouveaux quartiers d'habitation, dotée d'équipements publics.

RÉSEAU VERT ET ESPACE PUBLIC

- Fournir une offre diversifiée d'espaces libres et d'éléments verts structurants, mis en relation avec les parcs existants dans les environs afin de combler les lacunes en espaces verts de cette partie de l'agglomération.
- Créer des espaces publics de qualité et conviviaux (rues arborisées, places, chemins, parcs, etc.), favorables aux mobilités douces, à l'intérieur du secteur, le mettant en continuité avec les quartiers environnants et avec les deux rives de l'emprise ferroviaires.
- Réalisation de promenades (le long des voies ferrées, etc.).

DENSITÉ

- Horizon 2010-2030, densité de plus de 200 habitants et emplois par hectare.

MOBILITÉ DOUCE

- Valoriser la mobilité douce du fait de la création / recomposition du réseau des espaces publics.
- Créer de nouveaux franchissements des voies ferrées facilitant les liaisons Nord-Sud dans le secteur, principalement les franchissements 4d.OL16 et 4d.OL17 mentionnés sur la carte 4b. «mesures proposées» du PALM.

TRANSPORTS PUBLICS

- Améliorer l'accessibilité du secteur à l'échelle cantonale, en développant le RER vaudois.
- Desservir la nouvelle halte de Prilly-Malley avec une cadence minimale de 15 minutes.
- Améliorer l'accessibilité au secteur et l'accrochage au réseau ferroviaire, ainsi que la liaison avec le centre de l'agglomération par la réalisation d'un nouvel axe fort de transport public urbain Est-Ouest (hypothèse tramway).
- Tenir compte de la création de la 4ème voie CFF entre Renens et Lausanne.

TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

- Contenir le développement du trafic individuel motorisé.
- Réaliser une nouvelle jonction autoroutière à Chavannes et un complément de jonction à Malley.
- Créer une nouvelle liaison routière entre la jonction de Chavannes et le secteur de Malley ou réaménager (assainir) les liaisons existantes.



1.3 PROCESSUS D'ÉLABORATION DU SDIM ET CONCERTATION

La concertation ainsi qu'un processus d'élaboration ouvert à une large participation sont à la base du présent SDIM. Ces principes ont également dirigés les études de niveaux supérieurs. Outre le public, les principaux acteurs et partenaires ayant contribué à la démarche sont mentionnés au début du présent document. Ces indispensables apports sont destinés à s'amplifier et à se diversifier encore dans la mise en œuvre du SDIM et dans la naissance d'un éco-quartier à Malley.

DÉROULEMENT

L'attribution du mandat pour l'élaboration d'un Plan directeur localisé (PDL) s'est faite suite à un appel d'offres sur invitation. Le lancement de l'étude du PDL est intervenu en janvier 2007. L'avant-projet du PDL (masterplan) a été remis à la structure d'accompagnement du projet en juillet 2007 pour une validation intermédiaire par les groupes de suivi de l'étude et des services de l'État. La présentation du rapport final du PDL est intervenue en décembre 2007 et a permis de procéder à une deuxième consultation des partenaires de l'étude en prévision de la procédure de légalisation du PDL.

Deux autres mandats ont par ailleurs été attribués en cours d'études dans le but de compléter le PDL. Il s'agit d'une part de l'étude de la faisabilité foncière et financière du PDL et de l'étude portant sur la question du risque d'accidents majeurs liés à la présence d'installations à risque sur le site de Malley. Cette dernière étude a permis de garantir la conformité du projet PDL à l'OPAM.

Parallèlement, en coordination avec le PDL et dans le but de vérifier la faisabilité du PDL, deux études sectorielles ont été réalisées. La commune de Renens a confié un mandat d'étude sur le secteur du parc sportif du Censuy pour vérifier la faisabilité de l'accès Ouest à Malley. Le Service immeubles, patrimoine et logistique (SIPAL) a quant à lui procédé à une étude de faisabilité et de variantes d'implantation pour une structure scolaire post-obligatoire dans le quartier de Malley-centre.

En 2011, le groupe décisionnel a pris la décision de changer le statut de ce document. Le PDL a été modifié en un Schéma directeur.

PARTENAIRES ET CONDUITE DE L'ÉTUDE

Les partenaires directs de l'étude du SDIM du secteur de Malley sont:

- Les communes territorialement concernées, soit Lausanne, Prilly et Renens, cette dernière ayant le rôle de commune pilote.
- Le Canton.
- Les CFF.
- Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL).

Selon le principe du SDOL, deux groupes de suivi, composés de représentants des différents partenaires ont conduit l'étude du SDIM: le groupe décisionnel chargé de valider la démarche générale ainsi que les principales étapes de l'étude, et le groupe technique, chargé d'accompagner l'étude. Des consultants ont par ailleurs été associés à l'étude, en relation avec des thématiques spécifiques.

CONCERTATION

Comme pour le SDOL ou pour l'étude du chantier 2/ Secteur Bussigny à Sébeillon, le SDIM a été élaboré en suivant un principe de concertation à plusieurs niveaux tout au long du processus. Outre la concertation au niveau politique et technique, le travail en cours a fait l'objet d'une information publique en juin 2007. Les remarques et commentaires du public recueillis sur le moment ou à la suite de cette information ont été transmis aux mandataires pour intégration dans l'étude.

L'information, l'échange et la consultation ont été constantes également dans les études qui ont précédé. Ainsi, l'étude générale du chantier 2 a fait l'objet de deux ateliers de concertation ouverts à un cercle d'experts plus large que celui des groupes de suivi de l'étude. Une consultation publique est intervenue à la fin de l'étude du chantier 2, soit en juin et juillet 2005. Les résultats de cette consultation ont été intégrés dans le rapport final. En avril et en août 2006, les ateliers de l'étude test ont quant à eux ouverts leurs portes au public qui a pu formuler des remarques à ces occasions ou plus tard par courrier. Une séance d'information dédiée uniquement aux propriétaires du secteur a en outre été organisée en mai 2006. Les documents résumant ces différents moments de consultation sont disponibles sur le site internet du SDOL (www.ouest-lausannois.ch).

Le Schéma directeur intercommunal de Malley a été mis en consultation publique du 26 mai au 27 juin 2011. Cette procédure fut accompagnée d'une séance d'information publique le 25 mai 2011, elle-même précédée par une séance d'information à l'intention des propriétaires du secteur le 23 mai 2011. Sous l'intitulé «Malley s'éveille», une signalétique particulière a été mise en place sur le site et divers événements ont réuni habitants, élus et propriétaires autour du projet du SDIM (séances d'information, visites guidées, stands, intervention artistique sur la boule de gaz, etc.). Au terme de cette phase de consultation publique, 16 prises de position sont parvenues au bureau du SDOL. Une notice présente les observations, les réponses et les modifications apportées au SDIM. Cette notice est disponible sur le site www.ouest-lausannois.ch.

DÉBATS EN CERCLE RESTREINT OU AVEC LE PUBLIC LORS DE L'ÉTUDE TEST



© Joël Christin

2. OBJECTIFS DU SDIM

Le SDIM Malley s'offre comme un instrument de planification stratégique pour développer au mieux le potentiel de Malley et orienter l'émergence d'une véritable «ville dans la ville» de haute qualité. Il confirme, précise et dresse la synthèse des principaux objectifs des planifications supérieures. Il reprend également les objectifs issus de l'étude test et ceux apparus lors de l'élaboration du cahier de charge du SDIM et d'entente avec les services de l'État. Ces objectifs sont les suivants:

URBANISATION

- Développer une nouvelle centralité dense et mixte avec un rayonnement sur les quartiers alentours, regroupant, sur les friches et terrains industriels et ferroviaires autour de la nouvelle halte RER, toutes les fonctions urbaines.
- Créer sur l'ensemble du périmètre un secteur de ville de haute durabilité technique, urbaine et sociale (éco-quartier).
- Développer cinq quartiers cohérents de vocation et de typologies urbaines différentes.
- Créer une composition urbaine comprenant des repères architecturaux pour accentuer l'importance du site et faciliter l'orientation, en tenant compte de la substance bâtie et en maintenant certaines traces du passé industriel.
- Créer un réseau d'espaces publics structurant et de qualité dans tout le secteur comme condition à la transformation de la friche en ville.
- Accompagner les activités industrielles existantes sur le site (maintien ou anticipation des mutations).
- Favoriser le maintien des usages temporaires en trouvant des solutions de relocalisation définitive dans le secteur.

MOBILITÉ

- Créer une interface entre les réseaux CFF, le métro, les bus et le tram et organiser les espaces autour de la halte RER pour faciliter le transfert modal.
- Accorder une identité novatrice au quartier en favorisant une mobilité multimodale et en limitant la génération de trafic individuel motorisé.
- Accentuer les réseaux piétons et vélos et garantir la perméabilité du secteur par la création d'un maillage fin et de bonnes connexions vers les quartiers voisins, en particulier les mesures A23 du PDCn (voir encadré p. 13).

ENVIRONNEMENT

- Élaborer un concept énergétique ambitieux pour le site.
- Élaborer une offre diversifiée d'espaces libres et de verdure sous différentes formes, contribuant à la diversité des espèces et à la qualité de vie des habitants, et mise en réseau avec l'offre déjà existantes (parc de Valency, Vallée de la Jeunesse, centre sportif du Censuy).
- Gérer les nuisances et pollutions du secteur (air, bruit, sols, risques d'accidents majeurs, etc.).
- Valoriser et créer les sites favorables à la biodiversité et garantir la mise en réseau des éléments naturels présents et créés (corridors verts et biotopes relais).

MISE EN ŒUVRE

- Proposer des outils de mise en œuvre foncière et financière du SDIM.
- Fixer les prochaines étapes et les priorités de mise en œuvre du SDIM.
- Délimiter les zones nécessitant une attention particulière en raison de leur situation stratégique et des objectifs qualitatifs très élevés qui leur sont attribués (en principe mise en concurrence).
- Coordonner le SDIM avec les autres projets en cours.



3. LIGNES DIRECTRICES

3.1 URBANISME

3.1.1 CINQ QUARTIERS DE HAUTE DURABILITÉ

OBJECTIFS

Le développement du secteur Malley passe par la reconversion du tissu existant et des friches industrielles et ferroviaires du site en plusieurs quartiers de grande qualité urbaine. Ces quartiers doivent s'insérer dans l'agglomération existante et répondre aux exigences du développement durable (éco-quartier).

Le développement s'appuiera également sur une requalification des espaces publics existants et la création d'un certain nombre de places, rues et parcs dans tout le secteur qui doivent favoriser la convivialité, les rencontres ainsi que les modes de déplacement doux.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Le Strip, le Censuy, le quartier du Chêne, Malley-Centre et le Martinet constituent cinq quartiers appelés à structurer le secteur de Malley en se différenciant par:

- leur vocation,
- leur typologie urbaine,
- leur fonctionnalité,
- leur caractère et leur identité propre.

Les vocations de ces quartiers sont fixées par le présent SDIM selon les principes de la «méthode ABC» utilisée dans le cadre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois. Cette méthode vise à localiser la bonne activité au bon endroit en fonction de l'accessibilité du lieu et du profil de mobilité de l'activité en question.

L'excellente desserte en transports publics actuelle et future permet d'envisager une centralité urbaine dense et mixte pour ce secteur. Il s'agit également d'introduire une certaine mixité fonctionnelle et de créer les conditions optimales pour une intégration et une mixité sociale, culturelle et intergénérationnelle.

La structure bâtie du secteur et les espaces publics majeurs offriront des repères et de bonnes conditions pour s'orienter dans Malley.

Fixé dans le présent SDIM, un réseau d'espaces publics de qualité permet de définir les îlots constructibles et de structurer le développement du secteur. Selon ce plan, des places urbaines rythment l'espace public et la voirie.

Deux pôles principaux (dans Malley-Centre et au Censuy) accueillent des équipements publics d'importance communale (structures d'enseignement), régionale voire cantonale. Les équipements publics destinés aux quartiers se répartissent dans tout le secteur.

QUARTIERS

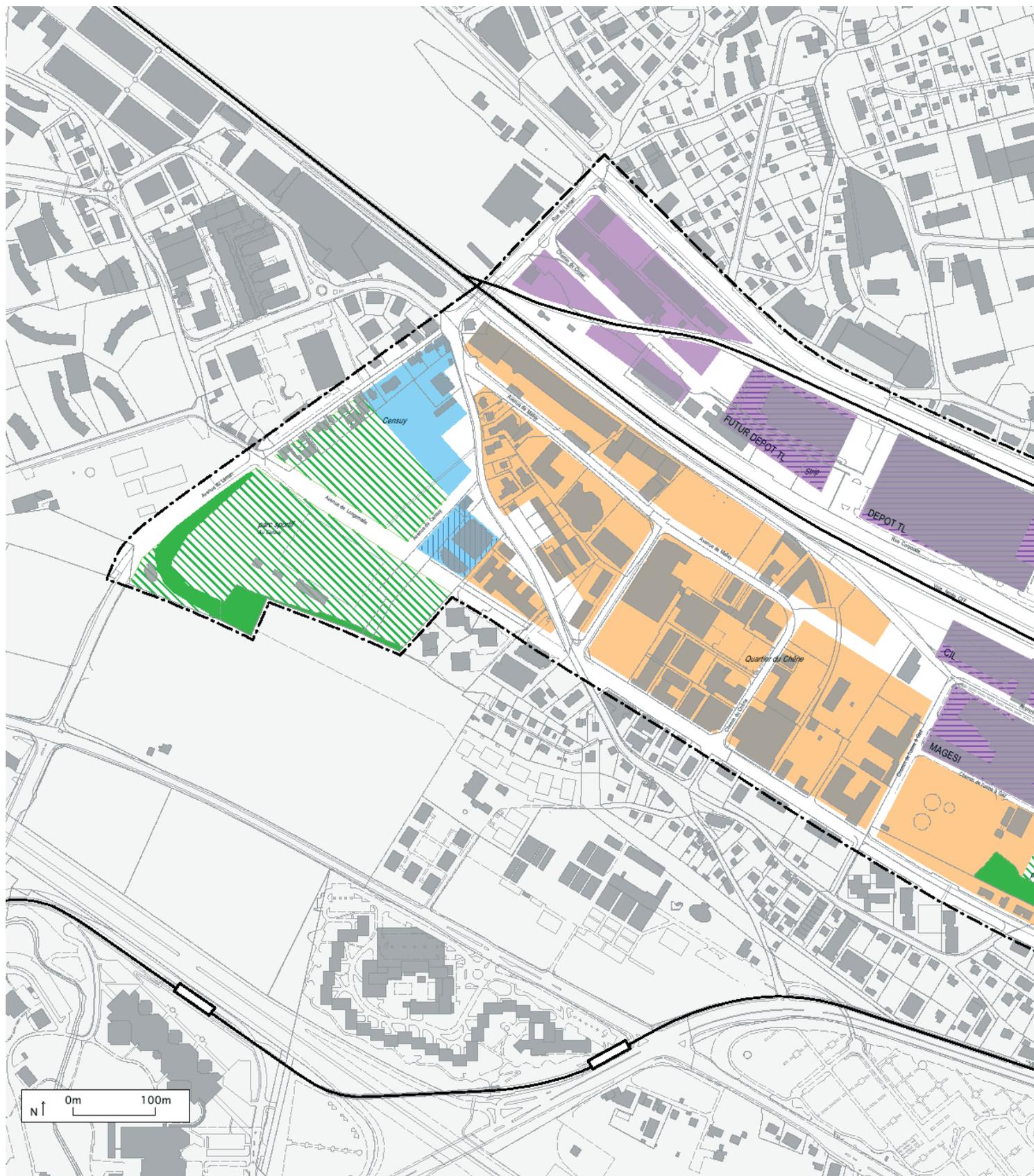


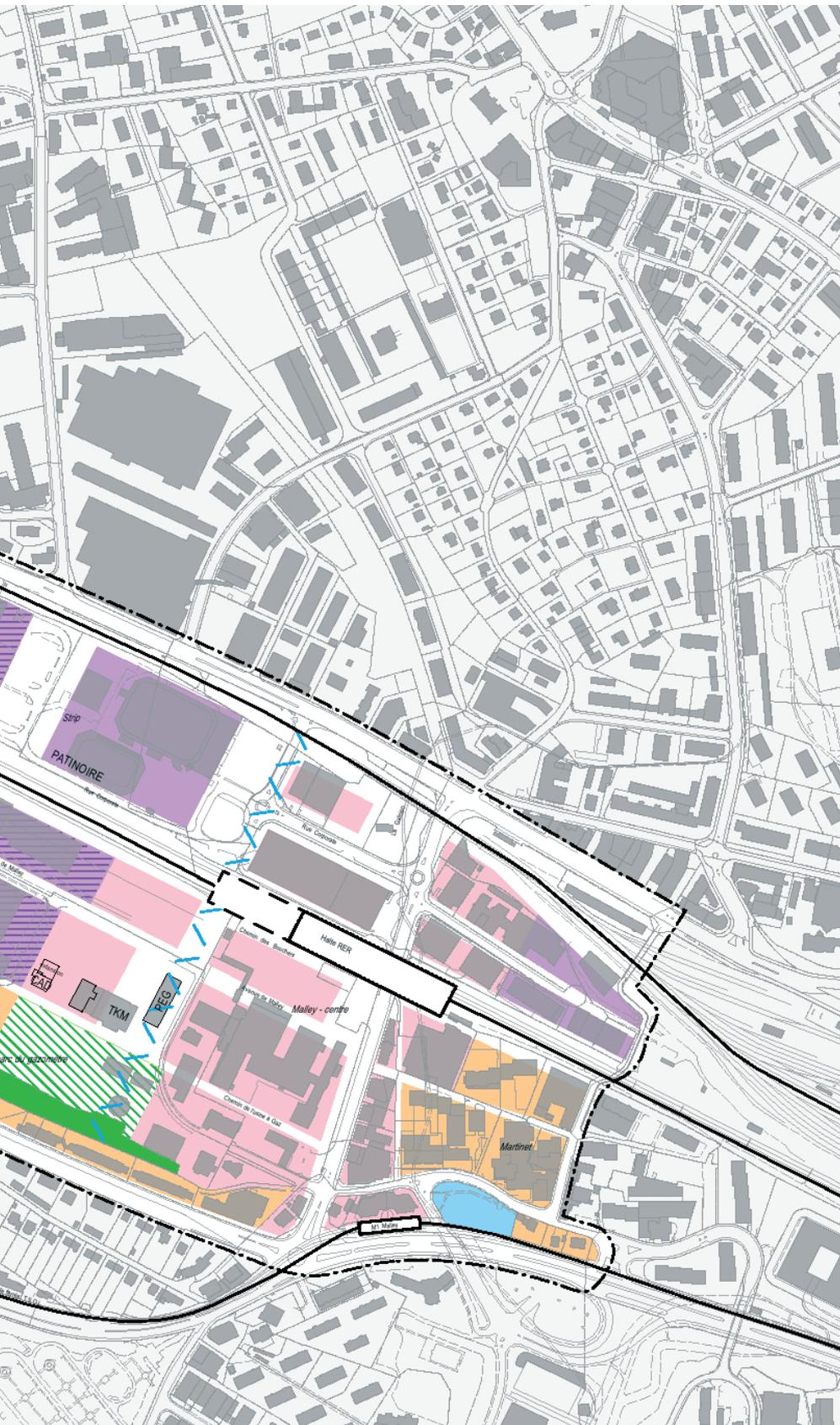
- Censuy
- Strip
- Quartier du Chêne
- Malley-centre
- Martinet

3. LIGNES DIRECTRICES

3.1 URBANISME

3.1.2 VOCATIONS PRINCIPALES





Urbanisme

Vocations principales

- Centre
commerces, services, hôtellerie, habitat, équipements publics
- Emploi
commerces, bureaux, services, loisirs, sport, équipements publics
- Emploi
logistique admissible
- Equipement public
éducation, formation, culture, loisirs, sport, sanitaire
- Equipement public
bureaux et services admissibles
- Habitat
avec commerces, artisanat et services compatibles avec l'habitat
- Axe culturel
succession de vocations de loisirs, culturels et sportifs
- Equipement existant
Théâtre Kléber-Méleau (TKM), Chauffage à distance (CAD),
Poste électrique du Galicien (PEG)

Paysage

Espaces verts

- Forêt
- Bois des Chènes / Bois du Gazomètre
- Parc sportif et Parc du Gazomètre, à l'échelle du secteur de Malley
emplacements à préciser par des études ultérieures

Mobilité

Transports publics

- Halle RER et stations métro M1
- Chemin de fer
Métro M1

Limites

- Périmètre SDIM

3. LIGNES DIRECTRICES

3.1 URBANISME

3.1.3 LES QUARTIERS

STRIP

Le Strip est un quartier d'activités situé entre deux espaces centraux de Malley et le long d'un axe de transport public principal d'agglomération. Il est caractérisé par des bâtiments volumineux.

La vocation principale du Strip est caractérisée par des bureaux, des services, le sport et les loisirs.

Les affectations génératrices de trafic existantes (logistique, entrepôts, dépôts) sont admissibles.

CARACTÉRISTIQUES DIMENSIONNELLES SITUATION FUTURE

SURFACE BRUTE DU QUARTIER	203'437m ²
SURFACE NETTE TOTALE	81'516 m ²
HABITANTS FUTURS	0
EMPLOIS FUTURS	5'217
DENSITÉ HUMAINE PONDÉRÉE	640 hab.+empl./ha

voir détail pages 37

ILLUSTRATIONS DU DÉVELOPPEMENT DU STRIP



Perspective du Strip (Équipe Europan 7/Luscher).



Maquette du Strip (Équipe Europan 7/Luscher).



Vision du futur tram Renens-Lausanne (Architram).

OPTION DE BASE



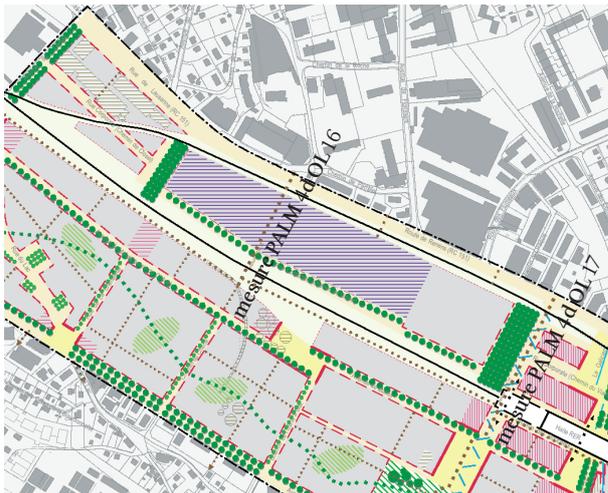
- Mobilité**
- Mobilité douce**
- Liaison modes doux structurante nord-sud accrochage aux quartiers de voisinage, traversée des voies ferrées
 - Liaison modes doux secondaire nord-sud accrochage aux quartiers de voisinage, traversée des voies ferrées
 - Promenade importante est-ouest promenade de la crête
 - Promenade secondaire est-ouest promenade en hauteur, balade ferrée, promenade au pied de la pente
 - Promenade secondaire est-ouest promenade en hauteur, balade ferrée, à très long terme
 - Perméabilité piétonne du quartier
- Transports publics**
- Halte RER et stations métro M1 avec accès et avec extension
 - Chemin de fer Métro M1
- Limites**
- Périmètre SDIM
- Urbanisme**
- Vocations principales**
- Emploi logistique admissible

- Structures bâties**
- Secteur pour un point de repère fort, à l'échelle du secteur de Malley secteur possible pour l'implantation des immeubles-tour
 - Repère local élément haut avec ampleur locale, dépassant la silhouette de la ville
 - Élément identitaire avec potentiel à conserver élément identitaire fort caractérisant le lieu
 - Élément témoin du passé industriel trace industrielle avec éventuel potentiel à conserver
 - Front bâti définissant les places saisir les places publiques
 - Front bâti définissant la voirie caractériser l'espace de la rue
 - Front bâti secondaire façade ferroviaire
 - Entrée du quartier
 - Axe visuel prépondérant vue urbaine sur les points de repères, permettant l'orientation
 - Groupement de points de repères structure la silhouette de la ville en symbolisant une centralité
 - Vue panoramique en hauteur
 - Axe culturel succession de vocations de loisirs, culturels et sportifs

- Espace public**
- Place urbaine caractérisant l'espace public
 - Voie ossature de l'espace public
 - Voies de chemin de fer surfaces rudérales

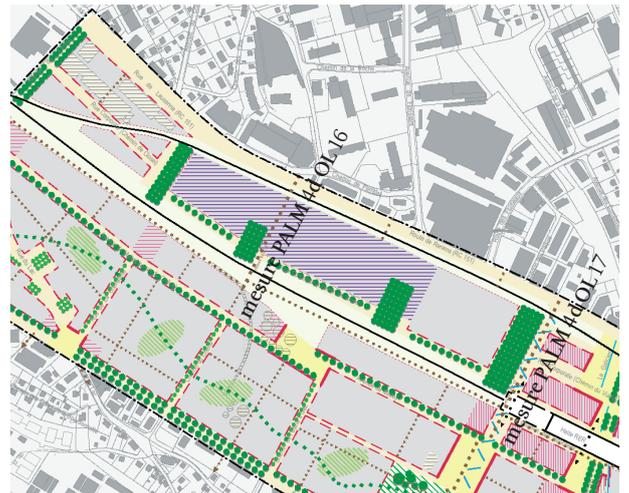
- Paysage**
- Structures vertes**
- Élément linéaire nord-sud toit d'arbres taillés caractérisant les parkings du Strip emplacement à préciser par des études ultérieures
 - Élément linéaire nord-sud allées d'arbres taillés le long de la voirie structurante
 - Élément linéaire nord-sud alignement d'arbres taillés le long de la voirie secondaire
 - Élément linéaire est-ouest alignement d'arbres à corps libre le long de la voirie structurante ou aménagements verts équivalents dans le Strip
 - Élément vert succession de placettes arborisées caractérisant la Rue du Lac
 - Balade fleurie, liaison piétonnière et écologique reliant les parcs et les espaces verts des quartiers
 - Tissu vert arborisation dense renforçant les couloirs verts à l'échelle du secteur de Malley
 - Présence de feu canaux, ruisseau canalisé caractérisant l'espace public
- Espaces verts**
- Forêt Bois des Chênes / Bois de Gazomètre
 - Parc sportif et Parc du Gazomètre, à l'échelle du secteur de Malley emplacements à préciser par des études ultérieures
 - Îlot vert espaces verts semi-publics structurant les quartiers d'habitation

VARIANTES



Variante 1

Un îlot bâti au centre du Strip. Allée continue d'arbres est-ouest le long de la rue qui dessert le Strip (rue Corporate) et des voies CFF. Conservation des liaisons et perméabilité piétonnes entre la rue Corporate et la rue de Lausanne doivent être assurées par les liaisons piétonnes structurantes nord-sud. (mesures PALM 4d OL 16 et 17, traversées des voies ferrées).



Variante 2

Même configuration que la variante 1 avec, en supplément, des éléments verts orientés nord-sud et pénétrant dans l'îlot du côté de la rue ainsi qu'une allée discontinue d'arbres orientée est-ouest le long de la rue qui dessert le Strip (rue Corporate). Conservation des liaisons et perméabilités piétonnes entre la rue Corporate et la rue de Lausanne doivent être assurées par les liaisons piétonnes structurantes nord-sud (mesures PALM 4d OL 16 et 17, traversée des voies ferrées).

3. LIGNES DIRECTRICES

3.1 URBANISME

3.1.3 LES QUARTIERS

QUARTIER DU CENSUY

Le Censuy constitue un centre local le long de la rue du Lac tranquillisée.

La vocation principale du Censuy est caractérisée par des activités de sport et de loisirs. Le long de la rue du Lac se trouve de l'habitat, de l'artisanat, des petits commerces ainsi que d'autres activités similaires.

Autour du parc sportif se concentrent des activités de loisirs et des équipements scolaires.

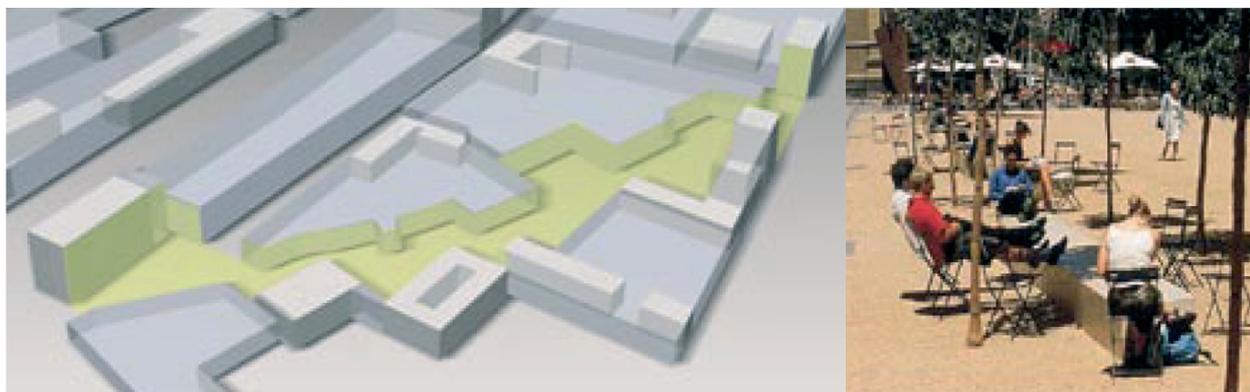
Le Bois des Chênes a pour vocation d'être un biotope-relais dans le réseau des corridors écologiques.

CARACTÉRISTIQUES DIMENSIONNELLES SITUATION FUTURE

SURFACE BRUTE DU QUARTIER	114'993 m ²
SURFACE NETTE TOTALE	20'992 m ²
HABITANTS FUTURS	138
EMPLOIS FUTURS	399
DENSITÉ HUMAINE PONDÉRÉE	256 hab.+empl./ha

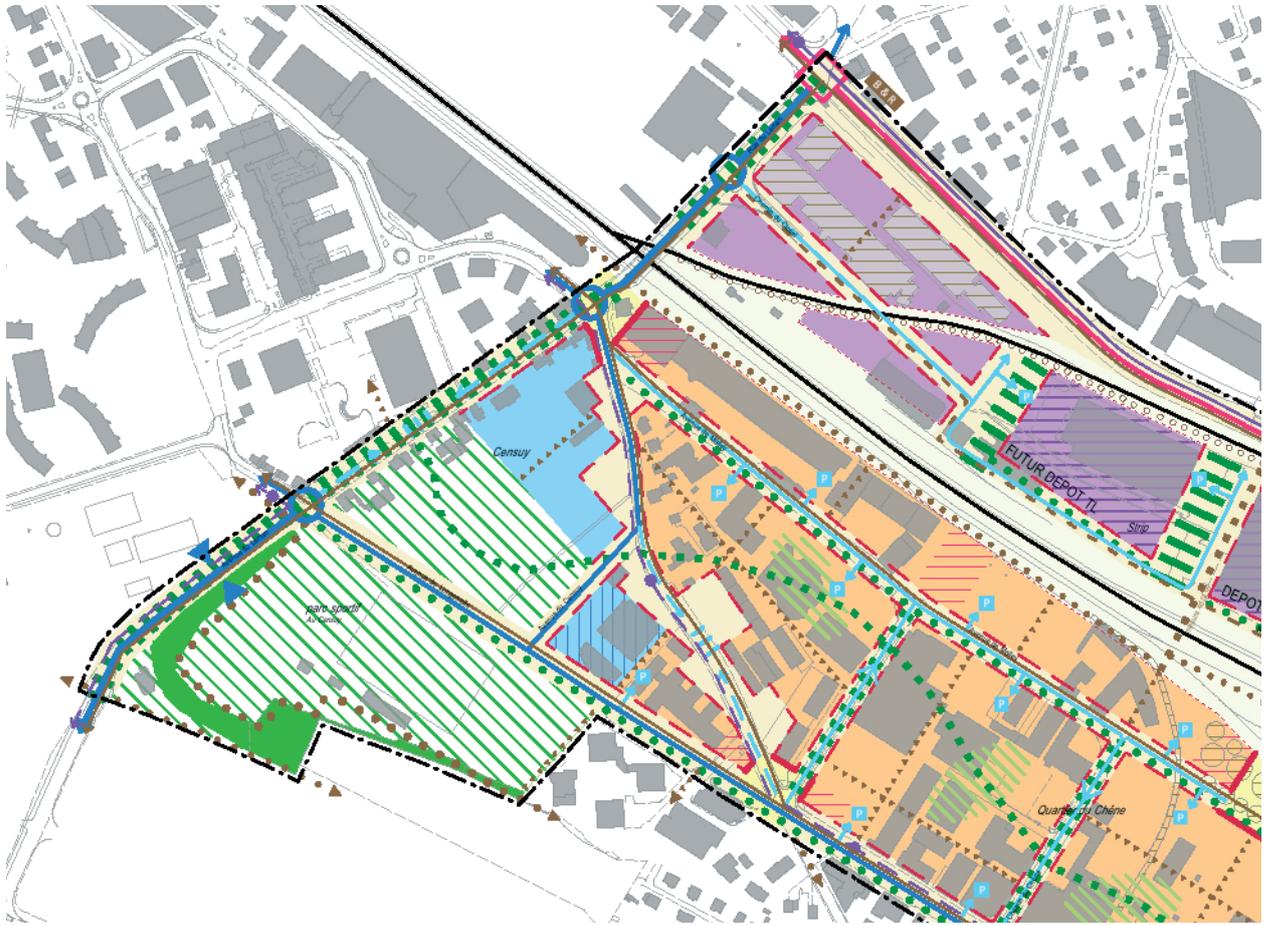
voir détail pages 38

ILLUSTRATIONS DU DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER DU CENSUY



La rue de Lac dans le quartier du Censuy (Atelier Wehrlin).

PLAN DU QUARTIER DU CENSUY



3. LIGNES DIRECTRICES

3.1 URBANISME

3.1.3 LES QUARTIERS

QUARTIER DU CHÊNE

Le quartier du Chêne est situé entre deux parcs et caractérisé par une succession d'espaces verts structurant les îlots.

Il comporte de l'habitat dans une grande variété de tailles et de typologies ainsi que de l'artisanat, des services, du petit commerce le long de la voirie structurante et des équipements publics directement liés au besoin du quartier (garderie, établissement scolaire, maison de quartier, établissements médico-sociaux, etc.).

Les affectations génératrices de trafic existantes, représentant des nuisances dans le quartier (CIL) sont admises. Des mesures de protection contraignantes pour les projets de constructions seront à planifier dans le cadre de l'établissement des PPA ou plans spéciaux.

La balade fleurie est une liaison piétonnière qui a pour vocation d'être un corridor écologique reliant les espaces de détente (biotopes-relais) du Parc du Gazomètre et du Bois des Chênes.

ILLUSTRATIONS DU DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER DU CHÊNE

CARACTÉRISTIQUES DIMENSIONNELLES SITUATION FUTURE

SURFACE BRUTE DU QUARTIER	188'753 m ²
SURFACE NETTE TOTALE	123'090 m ²
HABITANTS FUTURS	3'153
EMPLOIS FUTURS	350
DENSITÉ HUMAINE PONDÉRÉE	285 hab.+empl./ha

voir détail pages 38



Quartier du Chêne (KCAP).

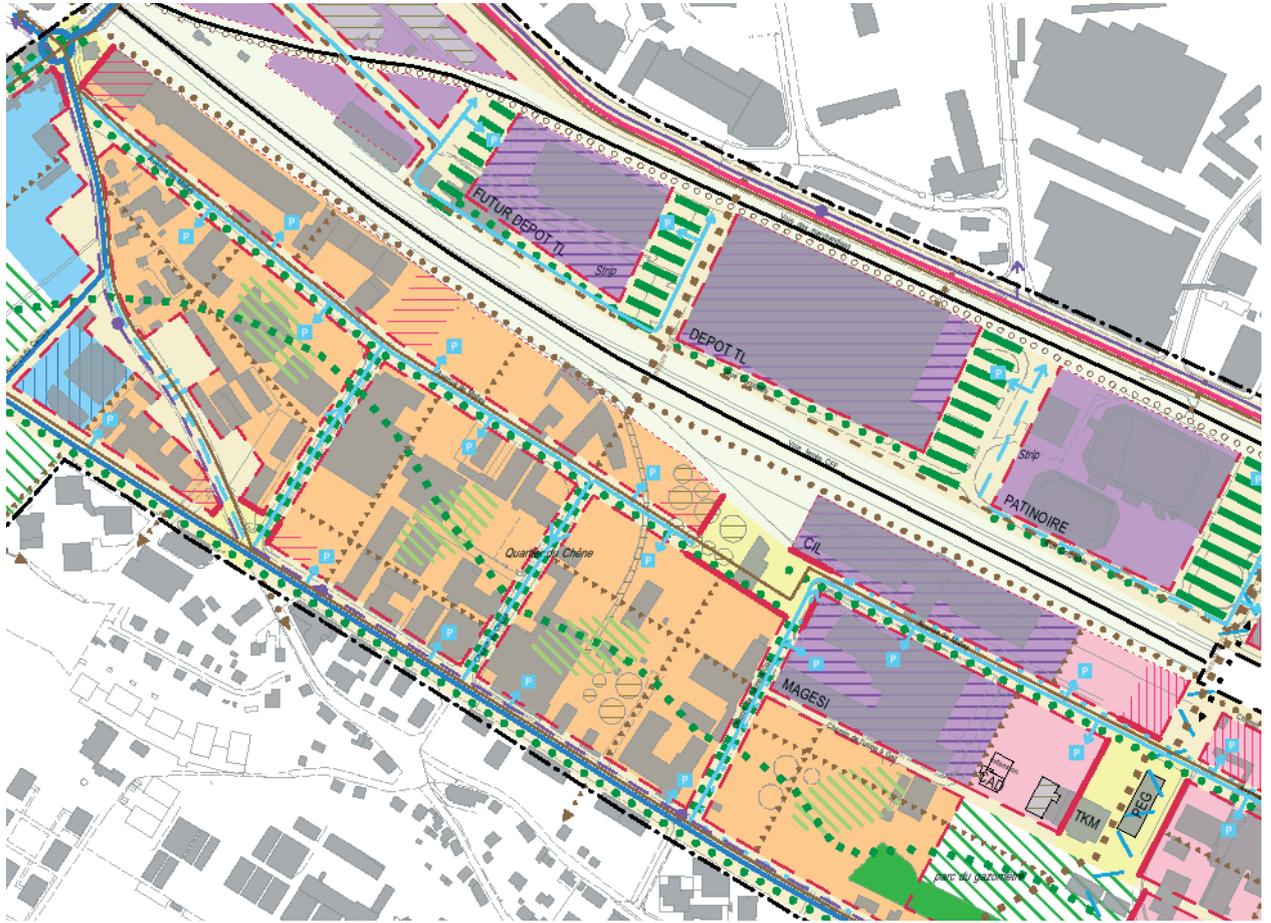


Quartier du Chêne (Équipe Européan 7/Luscher)



Quartier du Chêne (Tribu'Architecture)

PLAN DU QUARTIER DU CHÊNE



3. LIGNES DIRECTRICES

3.1 URBANISME

3.1.3 LES QUARTIERS

MALLEY-CENTRE

Malley-Centre se situe autour de la halte RER et le long de l'avenue du Chablais. Il se caractérise par l'implantation de repères architecturaux et par une densité importante.

Malley-Centre accueille des galeries marchandes ou des commerces (ouverts sur les espaces publics auxquels ils apportent de l'animation), des services, des bureaux, de l'hôtellerie et des activités de loisirs (sport, cinéma, etc.) avec, au sud des voies CFF, de l'habitat dans une proportion de 30 à 60% de la surface brute de plancher.

Dans sa périphérie immédiate, dans le Parc du Gazomètre et sur «l'axe culturel», sont prévus des équipements scolaires, un centre d'enseignement post-obligatoire, un théâtre, etc.

La balade fleurie est une liaison piétonnière qui a pour vocation d'être un corridor écologique reliant les espaces de détente (biotopes-relais) du Parc du Gazomètre et du Bois des Chênes.

CARACTÉRISTIQUES DIMENSIONNELLES SITUATION FUTURE

SURFACE BRUTE DU QUARTIER	264'064 m ²
SURFACE NETTE TOTALE	129'846 m ²
HABITANTS FUTURS	2'237
EMPLOIS FUTURS	3'298
DENSITÉ HUMAINE PONDÉRÉE	426 hab.+empl./ha

voir détail pages 37

ILLUSTRATIONS DU DÉVELOPPEMENT DE MALLEY-CENTRE



Avenue du Chablais (KCAP).

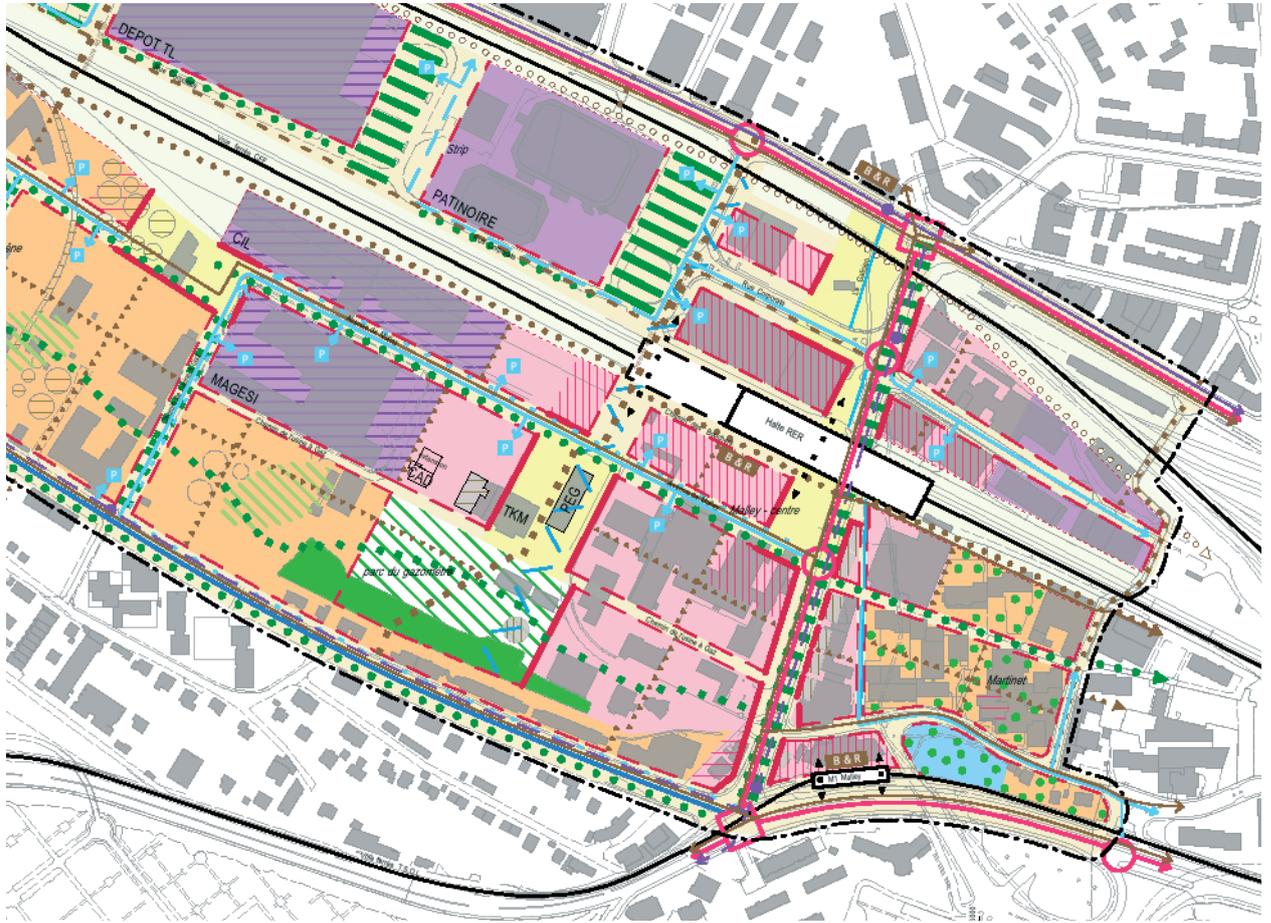


Espace public devant la halte RER de Prilly-Malley (KCAP).



Connexion nord-sud dans le quartier de Malley-Centre (KCAP).

PLAN DE MALLEY-CENTRE



3. LIGNES DIRECTRICES

3.1 URBANISME

3.1.3 LES QUARTIERS

QUARTIER DU MARTINET

Le quartier du Martinet, entièrement bâti, accueille principalement de l'habitat ainsi que des petits commerces, de l'artisanat, des services et des équipements scolaires.

Des interventions relativement modestes sur les aménagements extérieurs privés et publics, sur les rues comme par exemple sur le prolongement du chemin de la Gravière, offrent la perspective d'un quartier vert requalifié, entre le parc de Valency et la Vallée de la Jeunesse.

CARACTÉRISTIQUES DIMENSIONNELLES SITUATION FUTURE

SURFACE BRUTE DU QUARTIER	62'256 m ²
SURFACE NETTE TOTALE	34'174 m ²
HABITANTS FUTURS	835
EMPLOIS FUTURS	518
DENSITÉ HUMAINE PONDÉRÉE	396 hab.+empl./ha

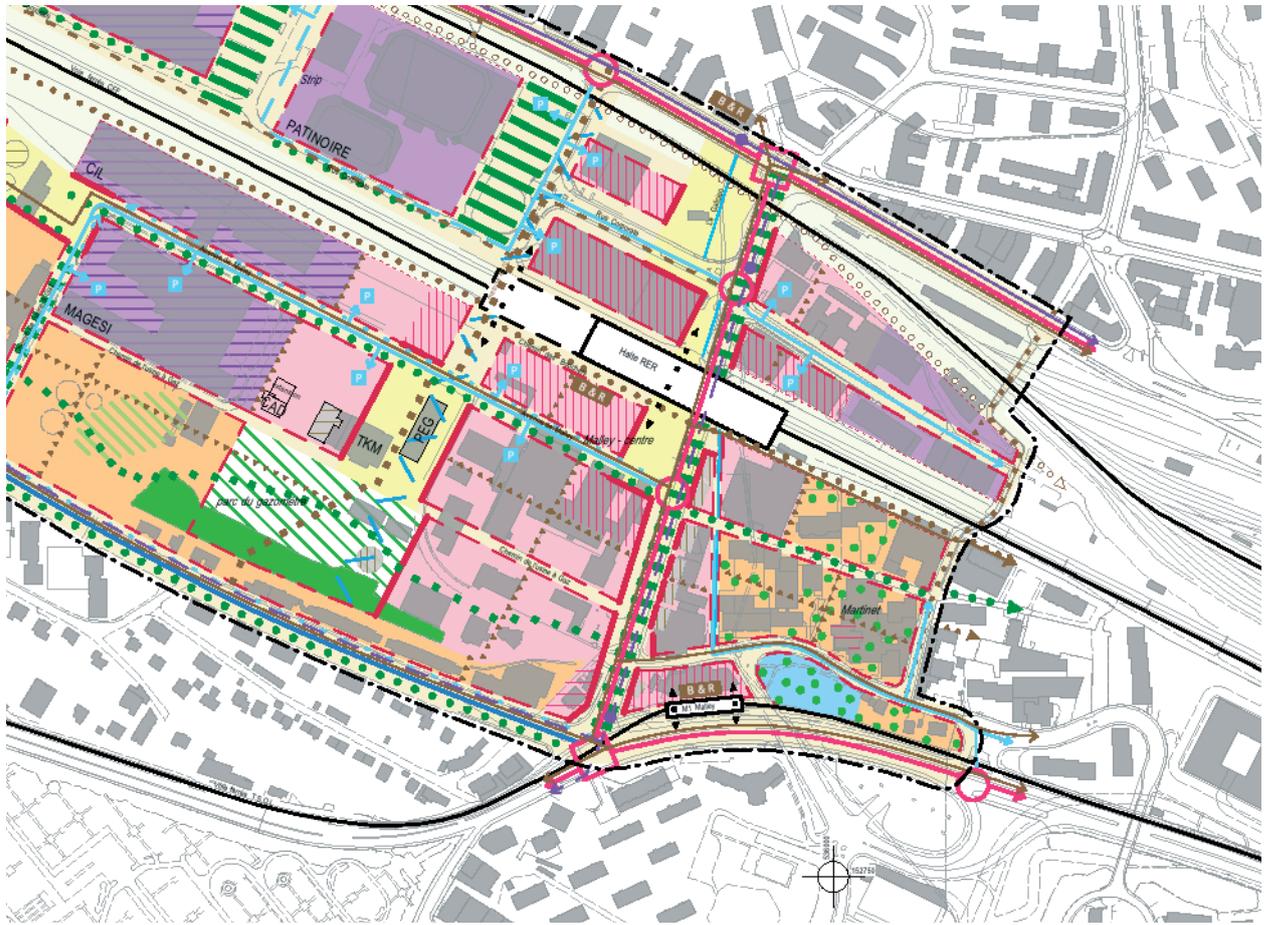
voir détail pages 39

ILLUSTRATIONS DU DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER DU MARTINET



Requalification des espaces publics dans le quartier du Martinet (KCAP).

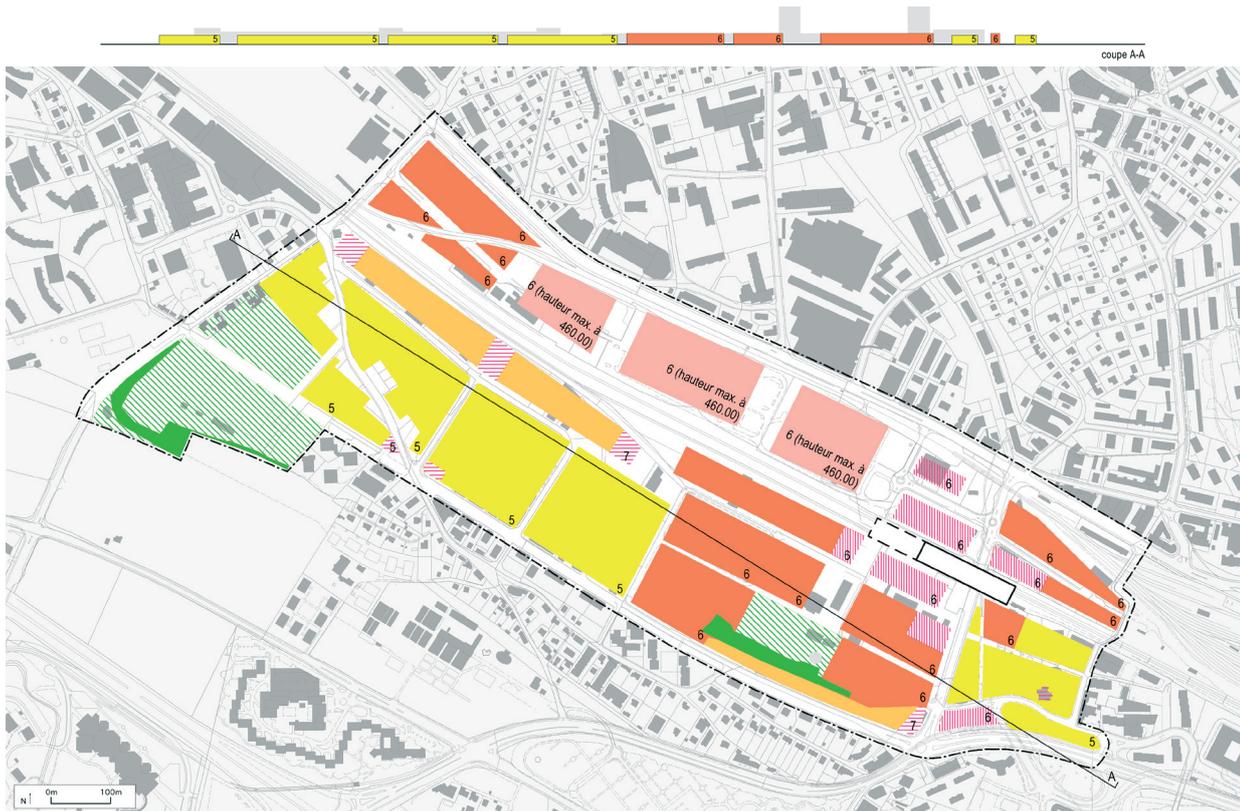
PLAN DU QUARTIER DU MARTINET



3. LIGNES DIRECTRICES

3.1 URBANISME

3.1.4 DENSITÉ



Nombre d'étages et coupe longitudinale

Urbanisme

nombre indicatif d'étages des immeubles

-  Secteur possible pour l'implantation des immeubles-tour jusqu'à environ 30 niveaux (rez + 29 étages)
-  Repère local jusqu'à 2 ou 3 niveaux au-dessus du nombre indicatif d'étages moyen
-  6 niveaux (rez + 5)
-  6 niveaux (rez + 5) à compter depuis la rue de Lausanne hauteur maximale pour les émergences à environ 460 m.s.m
-  7 niveaux (rez + 6)
-  5 niveaux (rez + 4)

Structures bâties

-  nombre indicatif de niveaux, y compris rez-de-chaussée

Paysage

Espaces verts

-  Forêt
-  Bois des Chênes / Bois du Gazomètre
-  Parc sportif et Parc du Gazomètre, à l'échelle du secteur de Malley emplacements à préciser par des études ultérieures

Mobilité

Transports publics

-  Halte RER et stations métro M1

Limites

-  Périimètre SDIM

MÉTHODE DE CALCUL THÉORIQUE SELON PALM

Les valeurs déterminées dans le cadre du PALM sont basées sur une surface brute de plancher de 50m² par personne. Cette convention appliquée sur l'ensemble des affectations donne une bonne appréhension des quantités.

FORMULE DE CALCUL DE LA DENSITÉ HUMAINE SELON ANNEXE 3 - 5 PALM

$$\text{nbr hab.-empl.} = \frac{\text{Surface nette} \times \text{CUS} \times \text{TS}}{\text{Surface par hab.-empl.}}$$

La surface nette comprend:
La surface nette exclut:

la surface des secteurs bâtis uniquement.
les surfaces bâties à long terme, les zones protégées, les zones agricoles, les zones intermédiaires, les zones d'utilité publique ainsi que le domaine public.

$$\text{CUS} = \frac{\text{Surface brute de plancher}}{\text{Surface nette}}$$

$$\text{TS} = \text{Taux de saturation de 80\%}$$

$$\text{Surface par hab.-empl.} = 50 \text{ m}^2$$

$$\text{DH} = \text{Densité humaine pondérée [habitants/emplois à l'hectare]}$$

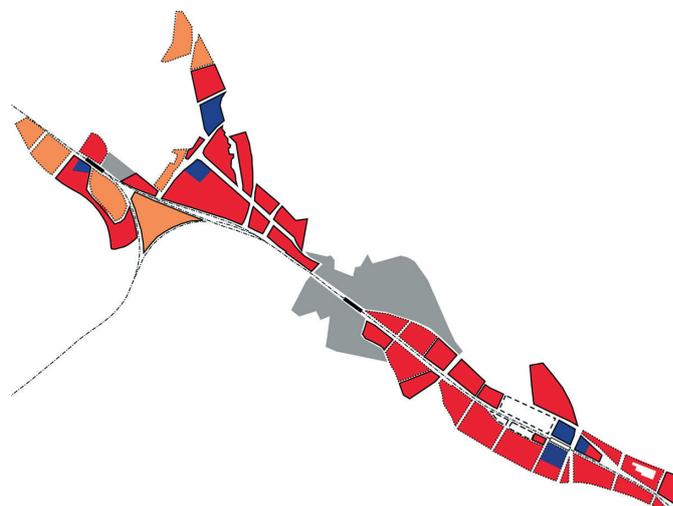
$$\text{Formule simplifiée} \quad \text{nbr hab.-empl.} = \frac{\text{Surface brute de plancher} \times \text{TS}}{\text{Surface par hab.-empl.}}$$

$$\text{Formule appliquée à l'hectare} \quad \text{nbr hab.-empl.} = \frac{\text{Surface brute de plancher} \times \text{TS} \times 1 \text{ hectare}}{\text{Surface par hab.-empl.} \times \text{Surface nette}}$$

$$\text{DH} = \frac{\text{SBP [m}^2\text{]} \times 0.8 [\text{TS}] \times 10'000 [\text{m}^2]}{50 [\text{m}^2/\text{hab. | empl.}] \times \text{SN [m}^2\text{]}}$$

Projections au-delà de l'horizon 2020: + 30'000 à 40'000 habitants et emplois. Cet objectif devra être vérifié dans le cadre des études des sous-secteurs.

- 100 - 200 h+e/ha
- 200 - 400 h+e/ha
- > 400 h+e/ha
- Densités selon PGA en vigueur



Extrait «Chantier 2 / Secteur Bussigny à Sébeillon, lignes directrices et stratégie d'aménagement, 2.3 Densités»

3. LIGNES DIRECTRICES

3.1 URBANISME

3.1.4 DENSITÉ

MIXITÉ ET DENSITÉ

(détail des calculs aux pages suivantes)

Périmètre du SDIM	833'500 m ²
Surface nette (total constructible au sol, surface des secteurs bâtis)	389'618 m ²
Surface brute de plancher (SBP), pondérée à 80%	807'344 m ²

HABITANTS

Existants	3'700
Potentiel total	6'363

EMPLOIS

Existants	4'700
Potentiel total	9'783

HABITANTS + EMPLOIS

Total habitants + emplois futurs	16'146
----------------------------------	--------

DENSITÉ HUMAINE PONDÉRÉE

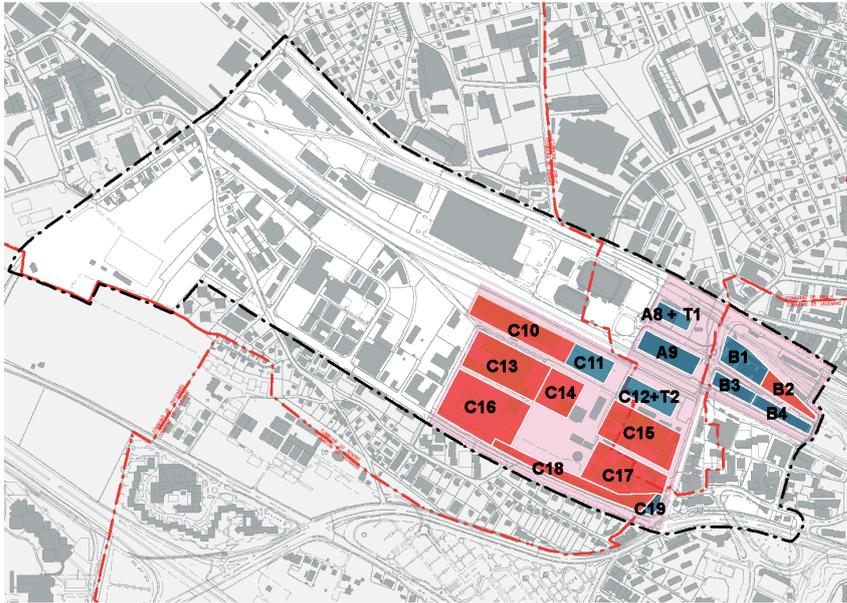
Habitants	163 hab./ha
Emplois	251 empl./ha

Habitants + Emplois 414 hab. + empl./ha

Les études de détail peuvent augmenter la surface de plancher proposée dans les secteurs soumis à restriction en raison de l'OPAM (Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs), dans le respect des autres objectifs et principes d'aménagement du SDIM.

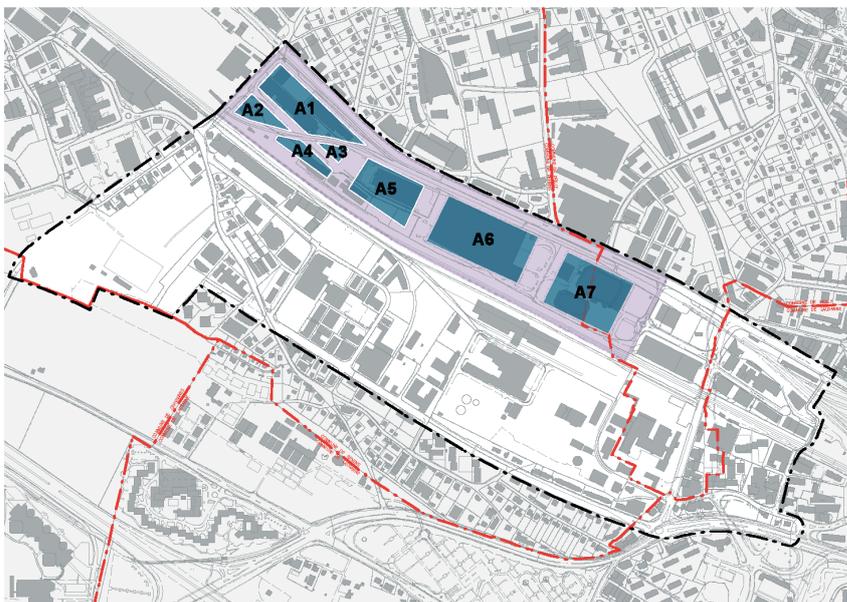


Synthèse des secteurs bâtis, Malley



	Densité humaine	SN	SBP
A8+T1	1'083 h + e / ha	3'795 m ²	25'680 m ²
A9	640 h + e / ha	6'184 m ²	24'736 m ²
B1	640 h + e / ha	5'860 m ²	23'440 m ²
B2	320 h + e / ha	3'774 m ²	7'548 m ²
B3	640 h + e / ha	3'033 m ²	12'132 m ²
B4	640 h + e / ha	3'612 m ²	14'448 m ²
C10	265 h + e / ha	11'984 m ²	19'174 m ²
C11	640 h + e / ha	5'085 m ²	20'340 m ²
C12+T2	950 h + e / ha	5'419 m ²	32'176 m ²
C13	400 h + e / ha	15'650 m ²	39'125 m ²
C14	400 h + e / ha	7'080 m ²	17'700 m ²
C15	400 h + e / ha	14'890 m ²	37'225 m ²
C16	256 h + e / ha	20'231 m ²	32'370 m ²
C17	256 h + e / ha	13'403 m ²	21'445 m ²
C18	256 h + e / ha	8'729 m ²	13'966 m ²
C19	640 h + e / ha	1'117 m ²	4'468 m ²

MALLEY-CENTRE



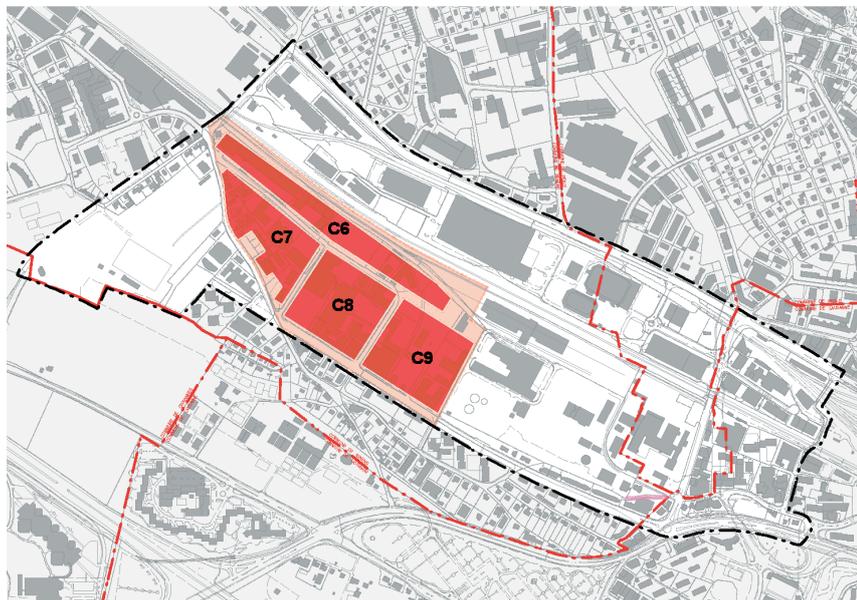
	Densité humaine	SN	SBP
A1	640 h + e / ha	14'560 m ²	58'240 m ²
A2	640 h + e / ha	3'868 m ²	15'472 m ²
A3	640 h + e / ha	1'376 m ²	5'504 m ²
A4	640 h + e / ha	3'783 m ²	15'132 m ²
A5	640 h + e / ha	13'086 m ²	52'344 m ²
A6	640 h + e / ha	24'650 m ²	98'600 m ²
A7	640 h + e / ha	20'193 m ²	80'772 m ²

QUARTIER DU STRIP

3. LIGNES DIRECTRICES

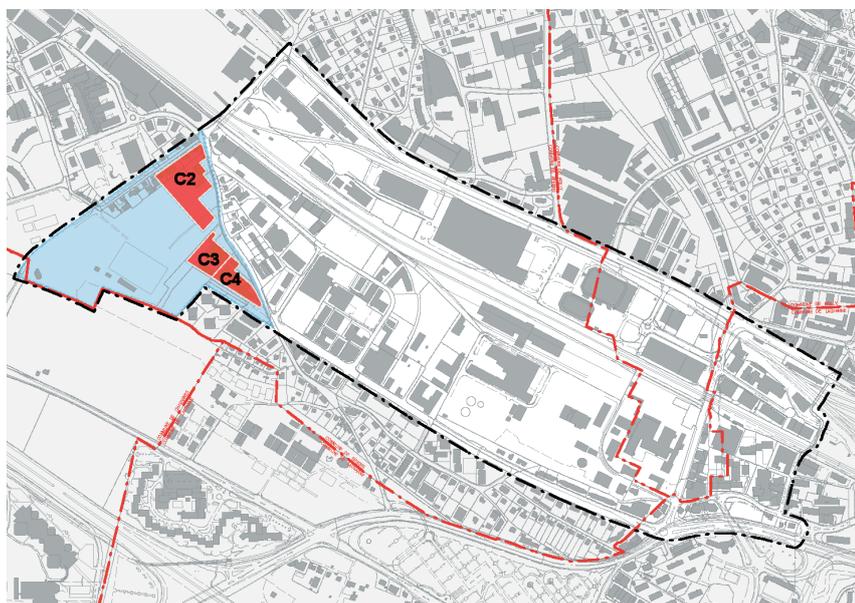
3.1 URBANISME

3.1.4 DENSITÉ



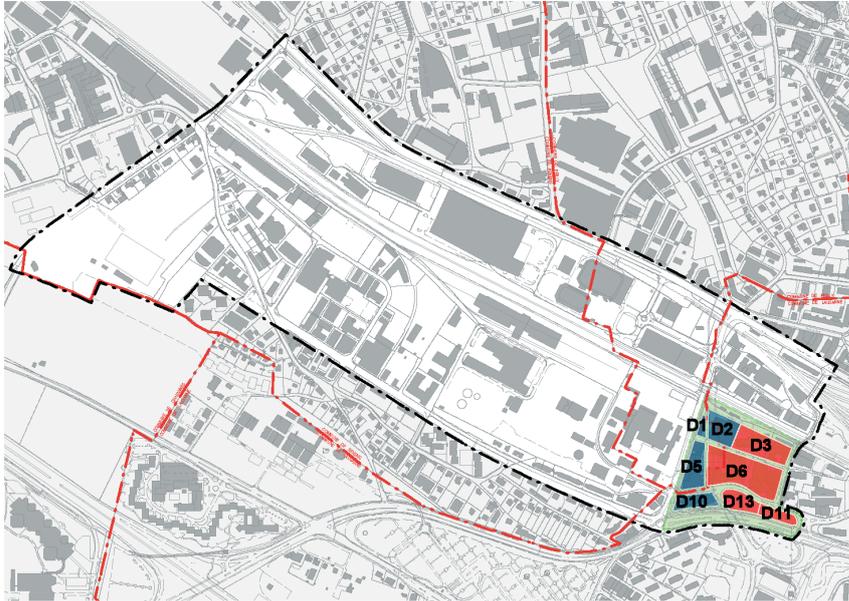
	Densité humaine	SN	SBP
C6	368 h + e / ha	31'482 m ²	72'409 m ²
C7	256 h + e / ha	25'613 m ²	40'981 m ²
C8	256 h + e / ha	32'366 m ²	51'786 m ²
C9	256 h + e / ha	33'629 m ²	53'806 m ²

QUARTIER DU CHÊNE



	Densité humaine	SN	SBP
C2	256 h + e / ha	11'865 m ²	18'984 m ²
C3	256 h + e / ha	4'700 m ²	7'520 m ²
C4	256 h + e / ha	4'427 m ²	7'083 m ²

LE CENSUY



	Densité humaine	SN	SBP
D1	656 h + e / ha	673 m ²	2'760 m ²
D2	682 h + e / ha	3'908 m ²	16'652 m ²
D3	283 h + e / ha	6'071 m ²	10'733 m ²
D5	657 h + e / ha	4'048 m ²	16'624 m ²
D6	256 h + e / ha	11'704 m ²	18'726 m ²
D10	651 h + e / ha	2'690 m ²	10'948 m ²
D11	256 h + e / ha	2'049 m ²	3'280 m ²
D13	256 h + e / ha	3'031 m ²	4'850 m ²

QUARTIER DU MARTINET

3. LIGNES DIRECTRICES

3.1 URBANISME

3.1.5 REPÈRES ET FRONTS BÂTIS

OBJECTIFS

Des repères architecturaux sont souhaitables. Ils accentuent l'importance du site et facilitent l'orientation. Signes urbains importants, ils doivent faire l'objet d'une attention particulière.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Repères emblématiques

Immeubles-tours avec dimensions à l'échelle de l'agglomération qui :

- symbolisent le centre du secteur autour de la halte RER (Malley-Centre),
- caractérisent ponctuellement la silhouette de la ville le long des voies CFF et créent un jeu avec les silos à Renens (OBI) situés le long des voies CFF,
- en principe, concentrent verticalement des droits à bâtir afin de libérer les surfaces nécessaires à la création d'espaces publics de qualité,
- font en principe l'objet de mises en concurrence.

Repères locaux

Immeubles hauts avec importance locale qui :

- dépassent la silhouette de la ville de 2 à 3 étages,
- ponctuent les places et les espaces publics du quartier,
- font office de signes visuels pour les habitants.

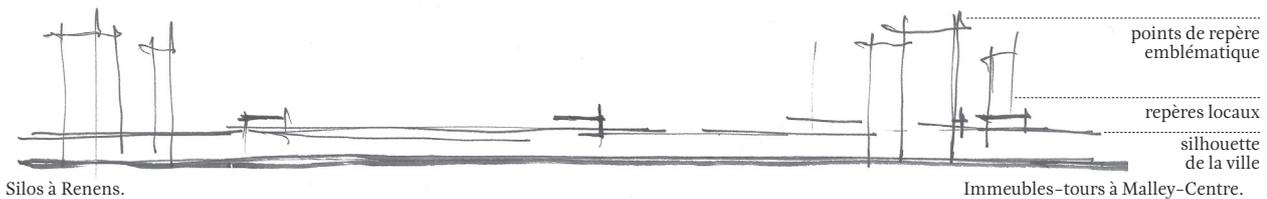
Vues urbaines

Mise en scène de la vue panoramique sur le lac depuis la limite du plateau et le viaduc du Galicien, ainsi que des vues urbaines orientées vers les repères.

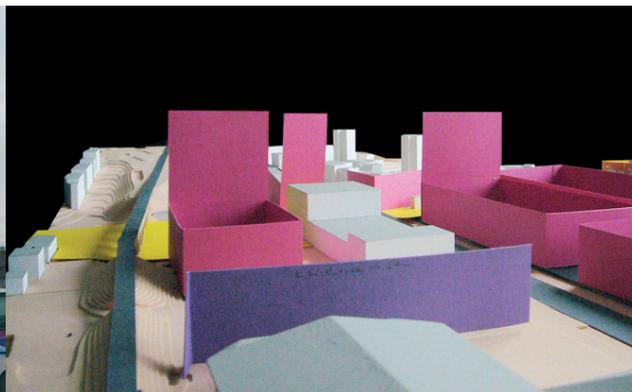
Front bâti définissant l'espace public

- Fronts bâtis définissant une place urbaine.
- Fronts bâtis définissant la voirie.
- Fronts bâtis vers les voies ferrées, fronts anti-bruits souhaitables dans les quartiers d'habitat ou avec usages sensibles par des constructions continues.

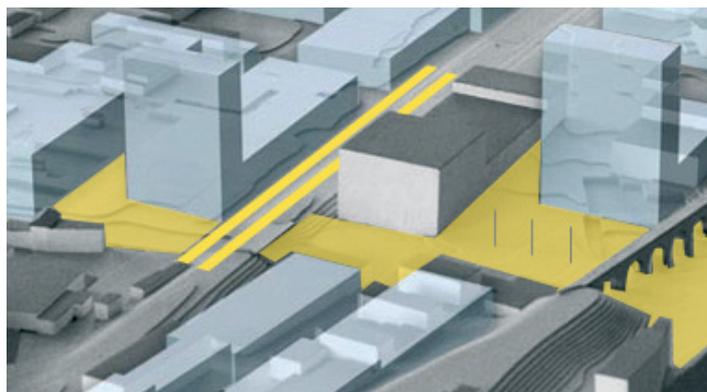
SILHOUETTE DE LA VILLE



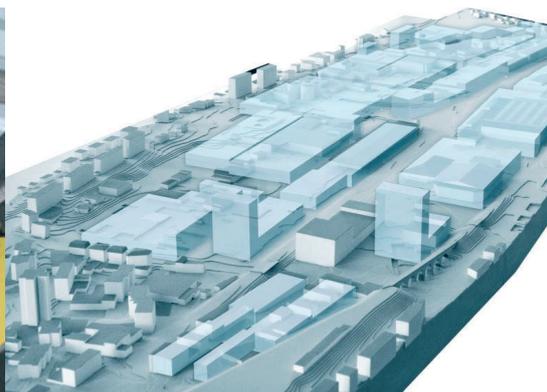
Silos existants à Renens

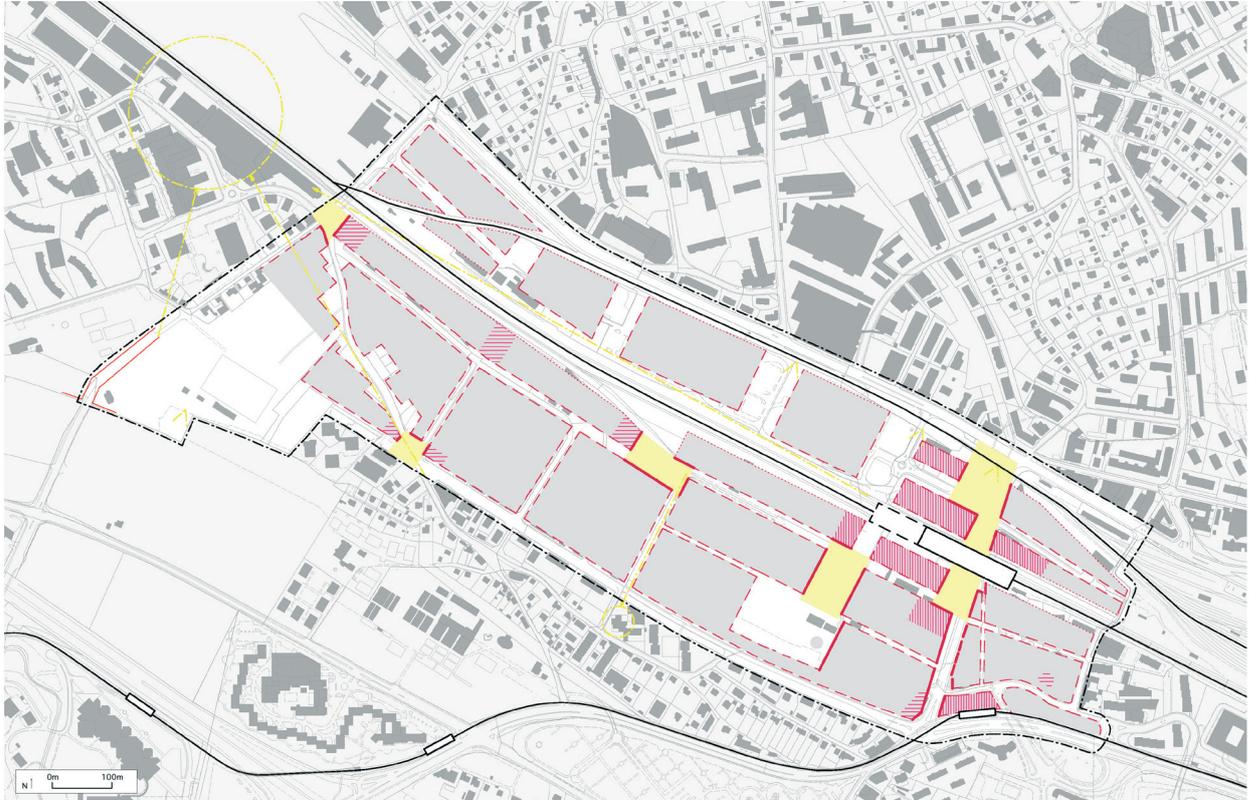


Immeubles-tours à Malley-Centre



Malley-Centre (Atelier Wehrlin)





Structures bâties

-  implantation possible d'un immeuble-tour
variantes pour illustration
-  Secteur pour un point de repère fort, à l'échelle du secteur de Malley
secteur possible pour l'implantation des immeubles-tour
-  Repère local
élément haut avec ampleur locale, dépassant la silhouette de la ville
-  Front bâti définissant les places
saisir les places publiques
-  Front bâti définissant la voirie
caractériser l'espace de la rue
-  Front bâti secondaire
façade ferroviaire
-  Place urbaine
caractérisant l'espace public
-  Entrée du quartier
-  Axe visuel prépondérant
vue urbaine sur les points de repères, permettant l'orientation
-  Groupement de points de repères
structure la silhouette de la ville en symbolisant une centralité
-  Vue panoramique
en hauteur

Mobilité

Transports publics

-  Halle RER et stations métro M1
-  Chemin de fer
Métro M1

Limites

-  Périètre SDIM



**Illustrations d'implantation des
immeubles-tours**

3. LIGNES DIRECTRICES

3.1 URBANISME

3.1.6 TRACES DU PASSÉ INDUSTRIEL

OBJECTIFS

L'ensemble du territoire est marqué par un passé industriel dont les traces encore bien lisibles participent à son identité. Certaines qualités de ces éléments sont à mettre en valeur.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Éléments identitaires

Éléments à protéger donnant une forte identité au lieu:

- Gazomètre (faisabilité à démontrer) [ECA 2358, commune de Renens, N° de fiche 141b, note *3*]
- Viaduc du Galicien [ECA O, communes de Lausanne et Prilly, N° de fiche CHAA-B4 / 5, note *2*]
- Immeubles locatifs - immeuble locatif [ECA 4a/4b, commune de Prilly, N° de fiche 3, note *3*] - immeuble locatif [ECA 2, commune de Prilly, N° de fiche 1, note *3*]

La protection d'autres éléments à caractère identitaire pourra faire l'objet d'une appréciation ultérieure dans le cadre des planifications à venir.

Éléments témoignant du passé industriel

Éléments potentiellement à conserver et caractérisant l'espace public ou semi-public. La possibilité d'une réinterprétation de ces éléments doit être vérifiée pour chaque cas (réaffectation des éléments bâtis, valorisation dans les espaces publics, etc.).

- Fondations des anciens dépôts pétroliers
- Voies de marchandises
- Théâtre Kleber-Méleau (ancienne usine à gaz)
- Immeuble industriel - ex Mayer&Sauter [ECA 2128, commune de Renens, N° de fiche 55, note *3*]
- Immeuble d'activités - ex Eternit [ECA 2137, commune de Renens, N° de fiche 51, note *3*]



Gazomètre



Viaduc du Galicien



Immeubles locatifs de l'avenue du Chablais



Dépôts pétroliers



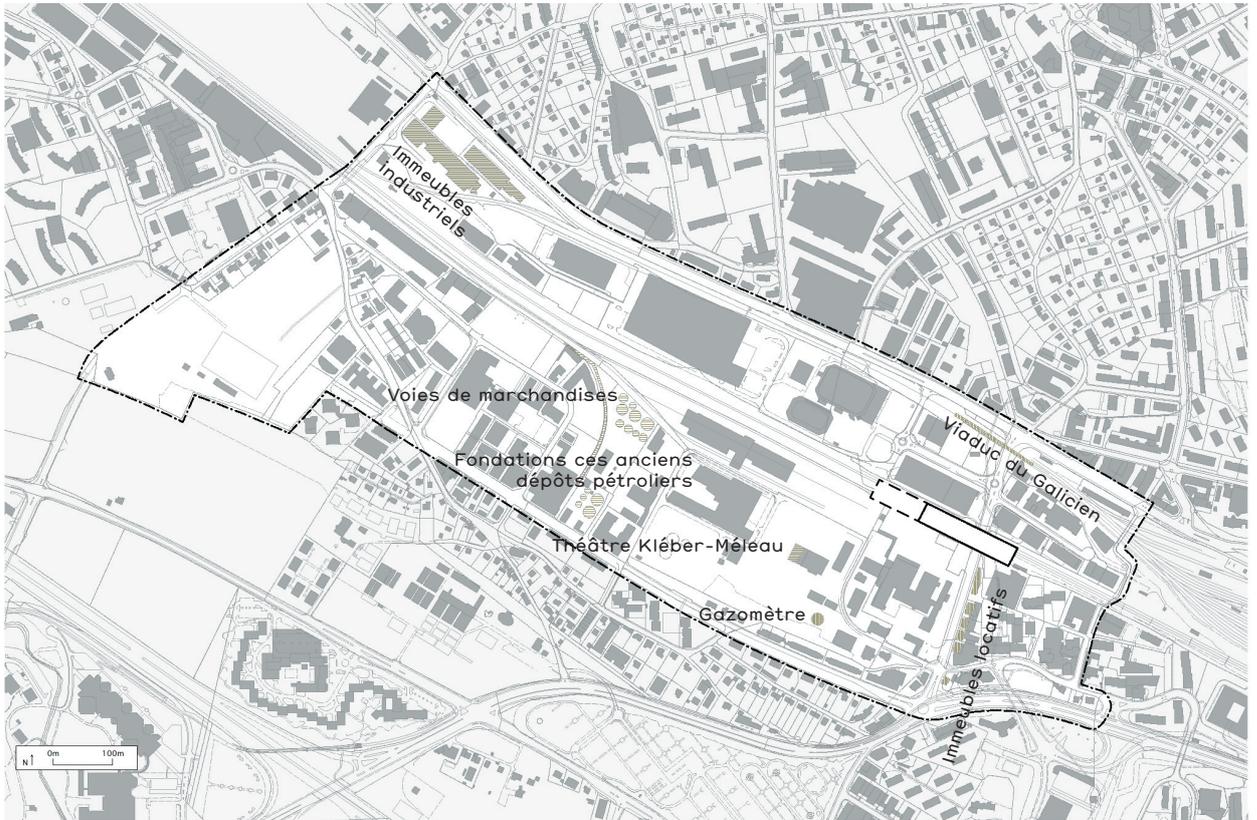
Fondations des anciens dépôts pétroliers



Voies de marchandises



Immeubles industriels (Tribu'Architecture)



Structures bâties

-  Elément identitaire avec potentiel à conserver
élément identitaire fort caractérisant le lieu
-  Elément témoin du passé industriel
trace industrielle avec éventuel potentiel à conserver

Limites

-  Périmètre SDIM

3. LIGNES DIRECTRICES

3.1 URBANISME

3.1.7 ESPACE PUBLIC

OBJECTIFS

Un réseau d'espaces publics de qualité doit définir les îlots constructibles et structurer le développement du secteur. Il favorisera la convivialité, les rencontres et la mobilité douce. Des places urbaines rythmeront l'espace public et la voirie. La forme et l'emplacement exact de ces places feront l'objet d'une étude de concept général des espaces publics et des limites des constructions.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Interface des transports publics

Un espace public structuré autour de plusieurs places et rues entre le viaduc du Galicien et la station du métro m1 doit se constituer avec la vocation particulière d'interface des transports publics.

- Place de Malley: place de la gare située au sud de la halte RER, porte d'entrée de Malley-Centre.
- Place du Galicien: espace public qui englobe le viaduc du Galicien et qui sert de liaison entre la rue de Lausanne (tram) et la halte RER. Il assure la visibilité sur le viaduc et peut marquer la présence de l'eau (le Galicien) selon le concept futur de l'aménagement de la place.
- Halte du métro m1: à mettre en valeur (visibilité et accessibilité).
- Avenue du Chablais: relie les places et constitue une «couture» entre les quartiers situés à l'est et à l'ouest.

Place du Théâtre

La place du théâtre sera caractérisée par le théâtre Kléber-Méleau, un axe à vocation culturelle et une relation vers le Parc du Gazomètre. Plusieurs bâtiments logistiques existants devront être intégrés à cette place.

Place Industrielle

La place Industrielle doit permettre l'articulation de la géométrie de l'avenue de Malley. Elle est caractérisée par la manutention des containers, les mouvements des poids lourds (Cargo Domino, CIL) et les fondations des anciens dépôts pétroliers.

Quartier Martinet

Requalification de l'espace public, notamment par la présence accrue de verdure et la réorganisation du stationnement.

Axe culturel

L'axe culturel traverse le site du nord au sud et relie bon nombre d'événements urbains importants et/ou à forte fréquentation. Il est piétonnier et s'étire entre la rue Corporate et le parc du Gazomètre reliant des affectations sportives, culturelles et de loisir.

La position et la mise forme du franchissement des voies CFF (mesure PALM 4d OL 17) sur l'axe culturel sera déterminé dans le cadre des études ultérieures (PPA, avant-projets, ...)

Rue du Lac

Une succession de placettes arborisées en relation avec les immeubles, rythment la rue du Lac en soutenant le caractère de rue de quartier.



Place de Malley (KCAP)



Place du Galicien (Equipe European 7 / Luscher)

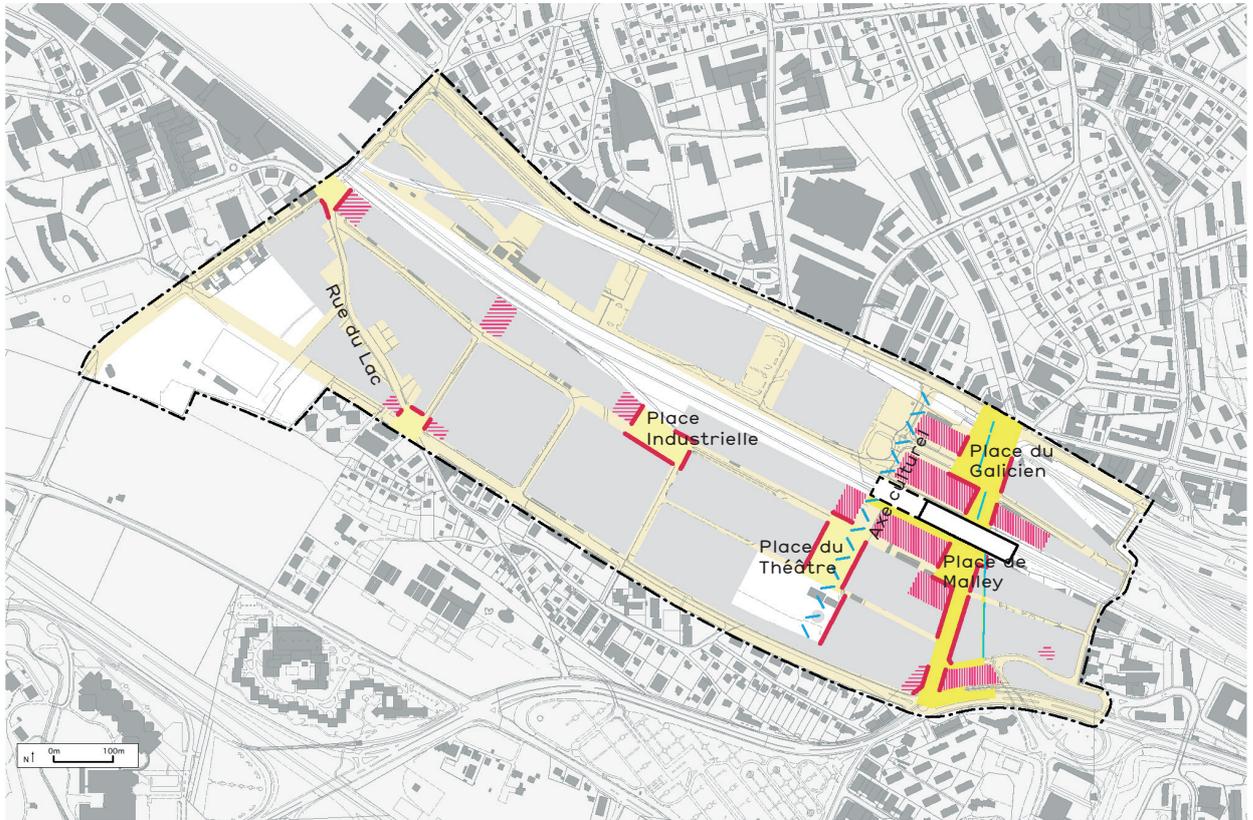


Place du Théâtre (Equipe European 7 / Luscher)



Place Industrielle

© Franziska Werren



- Espace public**
- Place urbaine caractérisant l'espace public
 - Voirie ossature de l'espace public
 - Interface transports publics
 - Présence de l'eau canaux, ruisseau canalisé caractérisant l'espace public
 - Equipement existant Théâtre Kléber-Méleau (TKM), Chauffage à distance (CAD), Poste électrique du Galicien (PEG)
 - Axe culturel succession de vocations de loisirs, culturels et sportifs
- Structures bâties**
- Secteur pour un point de repère fort, à l'échelle du secteur de Malley secteur possible pour l'implantation des immeubles-tour
 - Repère local élément haut avec ampleur locale, dépassant la silhouette de la ville
 - Front bâti définissant les places saisir les places publiques
- Limites**
- Périmètre SDIM



Illustrations de variantes d'implantation des places urbaines (Atelier Wehrlin)



Illustrations de variantes d'implantation des places urbaines (KCAP)

3. LIGNES DIRECTRICES

3.2 PAYSAGE

3.2.1 STRUCTURES VERTES

OBJECTIFS

Intégrer les éléments naturels dans le but de renforcer l'identité du territoire et l'orientation ainsi que d'offrir des itinéraires agréables reliant des espaces de détente et de loisir à vocation écologiques (corridors verts et biotopes-relais).

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Corridors verts et espaces-relais

Les corridors verts proposent des itinéraires agréables reliant les espaces de loisirs. Ils constituent des espaces de détente et ont une vocation de corridors écologiques. Ils s'intègrent dans une logique qui dépasse les limites du secteur de Malley et doivent pouvoir, dans la mesure du possible, proposer une continuité des réseaux écologiques avoisinants (Parc de Valency, Vallée de la Jeunesse...).

La liaison verte nord-sud entre le parc de Valency et la Vallée de la Jeunesse sera renforcée et valorisée dans le but d'en améliorer l'itinéraire et la fonction de corridor écologique.

La continuité du cordon boisé d'orientation est-ouest sur la limite du plateau sera renforcée. Dans cette direction, la succession d'espaces verts à vocation de biotopes-relais sera formée par:

- le bois des Chênes sur les talus,
- le Parc sportif,
- le Parc du Gazomètre,
- les espaces verts des quartiers.

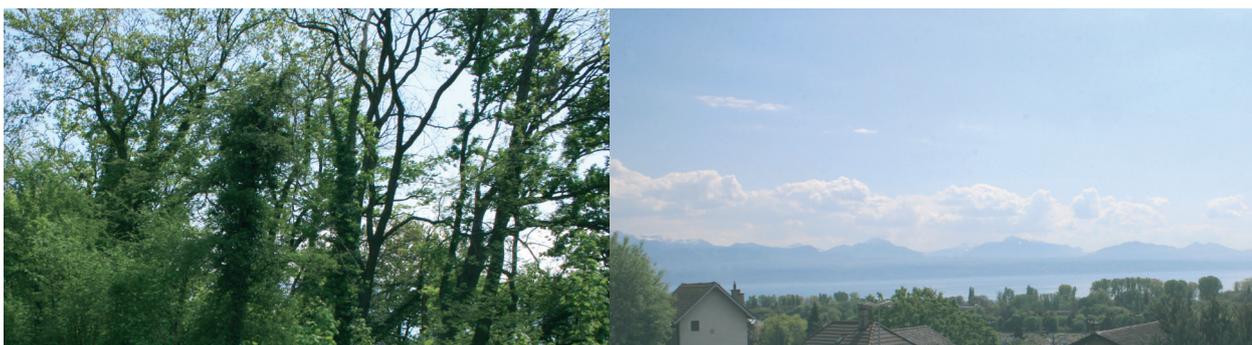
La présence des chênes sera augmentée pour affirmer l'identité du site.

Forêts (Bois des Chênes et forêt du Gazomètre)

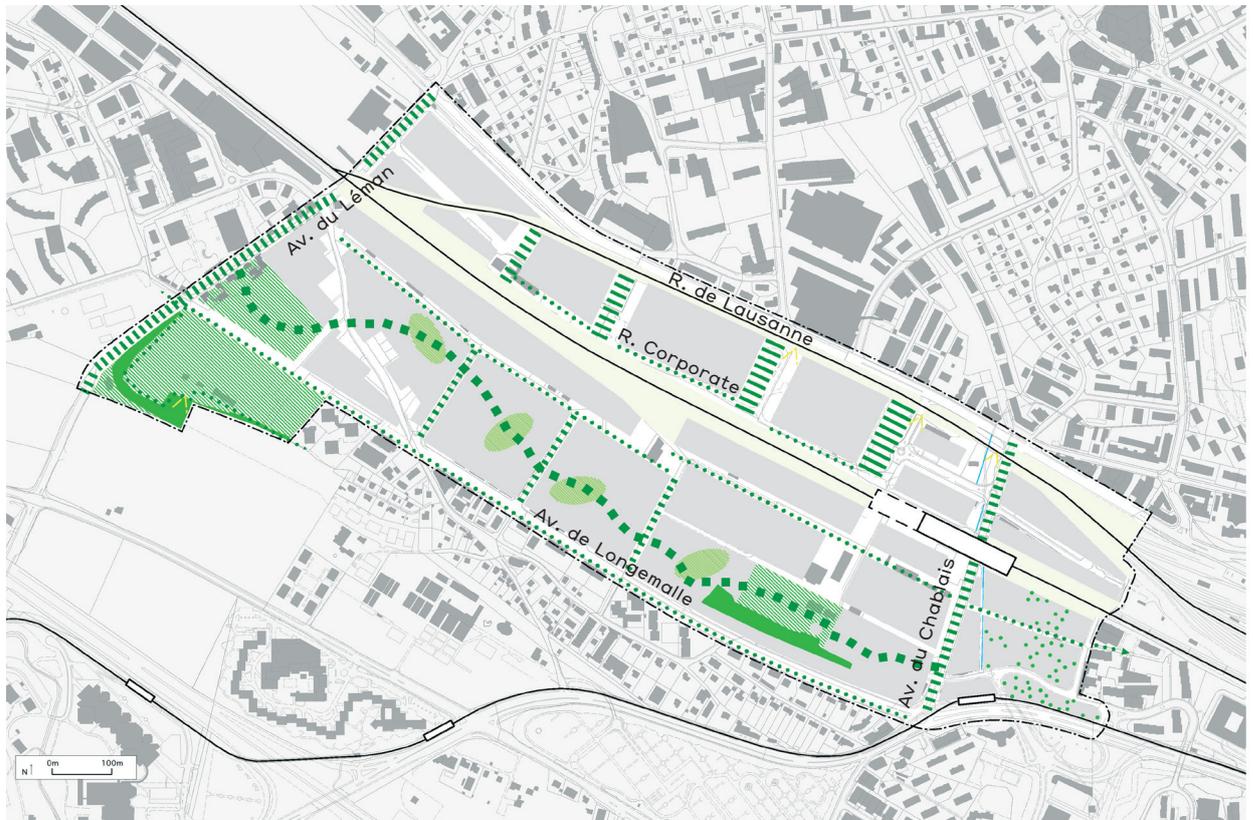
L'aménagement des voies piétonnières à l'intérieur des forêts devra garantir une saine gestion et une conservation durable des massifs forestiers concernés.

Milieux naturels, faune, flore et biodiversité

La biodiversité du secteur sera renforcée par des essences indigènes et variées et par des toitures végétalisées. Les surfaces à réserver pour les espaces à vocation écologique, les types de plantation ainsi que leur entretien seront à régler lors des procédures d'affectation des différents périmètres du SDIM (PPA et PQ).



Vues



Paysage

Structures vertes

-  Élément linéaire nord-sud alignement d'arbres le long de la voirie, élément vert structurant le Strip
-  Élément linéaire est-ouest allées d'arbres le long des voiries structurantes, promenade de la crête ou aménagements verts équivalents dans le Strip
-  Balade fleurie, liaison piétonnière et écologique reliant les parcs et les espaces verts des quartiers
-  Tissu vert arborisation dense renforçant les couloirs verts à l'échelle du secteur de Malley
-  Présence de l'eau canaux, ruisseau canalisé caractérisant l'espace public

Espaces verts

-  Forêt Bois des Chênes / Bois du Gazomètre
-  Parc sportif et Parc du Gazomètre, à l'échelle du secteur de Malley emplacements à préciser par des études ultérieures
-  Îlot vert espaces verts semi-publics structurant les quartiers d'habitation
-  Voies de chemin de fer surfaces rudérales
- Vue panoramique en hauteur

Mobilité

Transports publics

-  Halte RER et stations métro M1
-  Chemin de fer Métro M1

Limites

-  Périmètre SDIM

3. LIGNES DIRECTRICES

3.2 PAYSAGE

3.2.2 PARCS

OBJECTIFS

Deux parcs à l'échelle du secteur structurent et identifient Malley. Des îlots verts insérés dans les îlots bâtis répondent aux besoins d'espaces verts de proximité pour les habitants.

Les emplacements précis des parcs du Gazomètre et du parc sportif sont à définir dans le cadre d'études ultérieures.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Parc du Gazomètre

Le Parc de Gazomètre, et plus spécifiquement sa surface boisée, a la vocation d'être un espace-relai des corridors écologiques (balade fleurie). Il doit faire l'objet d'un concept spécifique de préservation et de mise en valeur.

Le parc du Gazomètre sera caractérisé par:

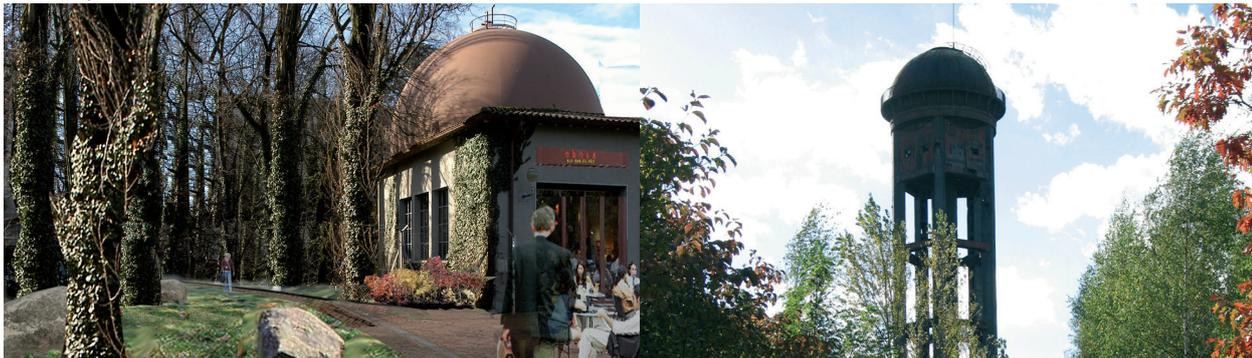
- un versant nord boisé à vocation écologique
- un traitement végétal et des groupements d'arbres
- son lien avec la place du Théâtre et le gazomètre
- l'aboutissement de l'«axe culturel»
- des bâtiments avec une implantation pavillonnaire accueillant de petits équipements publics dont les fonctions sont uniquement en relation à l'usage du parc.

Parc sportif

Un parc, boisé ou entouré de rangées d'arbres avec des clairières thématiques et sportives, est à aménager. Le secteur existant doit être réorganisé en vue du prolongement de l'avenue de Longemalle et du redéploiement des places de parc en lien avec la politique du stationnement du secteur Malley.

Îlots verts

Les îlots bâtis seront constitués d'espaces verts semi-publics structurant les quartiers d'habitation. Une balade fleurie à travers les quartiers d'habitat reliera ces espaces vert, créant comme un collier de perles. Chaque espace vert, doté de son caractère propre, donnera son identité à l'îlot bâti auquel il est associé.



Parc du Gazomètre (KCAP)



Parc sportif



Îlots verts dans le quartier du Chêne (KCAP et Tribu' Architecture)



Paysage

Structures vertes

-  Balade fleurie, liaison piétonnière et écologique reliant les parcs et les espaces verts des quartiers

Espaces verts

-  Forêt
Bois des Chênes / Bois du Gazomètre
-  Parc sportif et Parc du Gazomètre, à l'échelle du secteur de Malley
emplacements à préciser par des études ultérieures
-  îlot vert
espaces verts semi-publics structurant les quartiers d'habitation

Limites

-  Périmètre SDIM

3. LIGNES DIRECTRICES

3.2 PAYSAGE

3.2.3 LIAISONS VERTES NORD-SUD

OBJECTIFS

Caractériser de manière spécifique les promenades orientées Nord-Sud.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Voiries structurantes

Les voiries et promenades orientées nord-sud se caractérisent par des alignements d'arbres taillés.

Deux avenues sont accompagnées d'allées d'arbres taillés:

- la rue du Léman;
- l'avenue du Chablais.

Rues de quartier

Les rues de quartiers sont également caractérisées par des alignements d'arbres taillés.

Éléments verts structurant le Strip

Les toits d'arbres taillés caractérisent le parvis des immeubles et couvrent les parkings. La répétition de ces éléments rythment le Strip.

Tissu vert

L'arborisation des espaces publics et privés doit être densifiée pour renforcer la continuité des secteurs de liaisons vertes au niveau de la région:

- quartier du Martinet;
- rues de quartier.



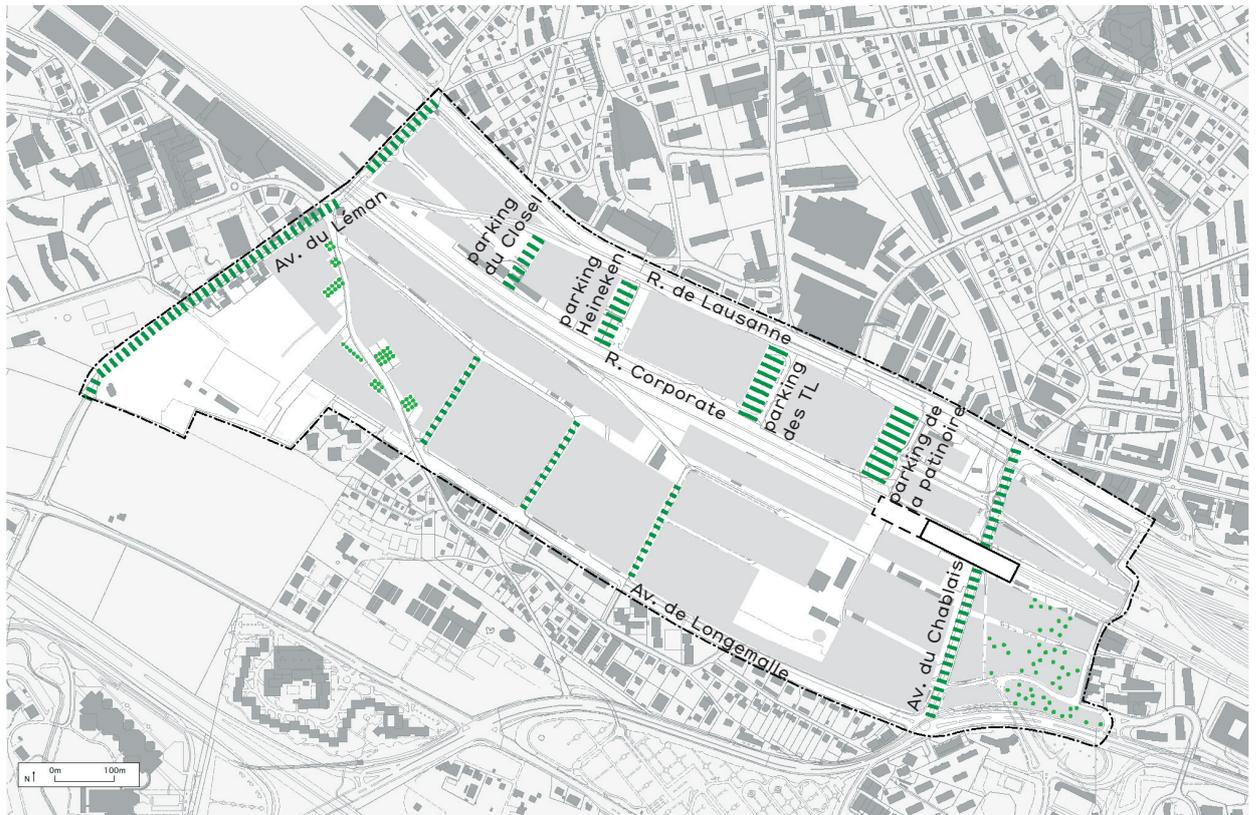
Avenue du Chablais (KCAP et Tribu'Architecture)



Alignements d'arbres taillés



Toit d'arbres



Paysage

Structures vertes

-  Elément linéaire nord-sud
alignement d'arbres le long de la voirie, élément vert structurant le Strip
-  Elément vert
succession de placettes arborisées caractérisant la Rue du Lac
-  Tissu vert
arborisation dense renforçant les couloirs verts à l'échelle du secteur de Malley

Limites

-  Périmètre SDIM

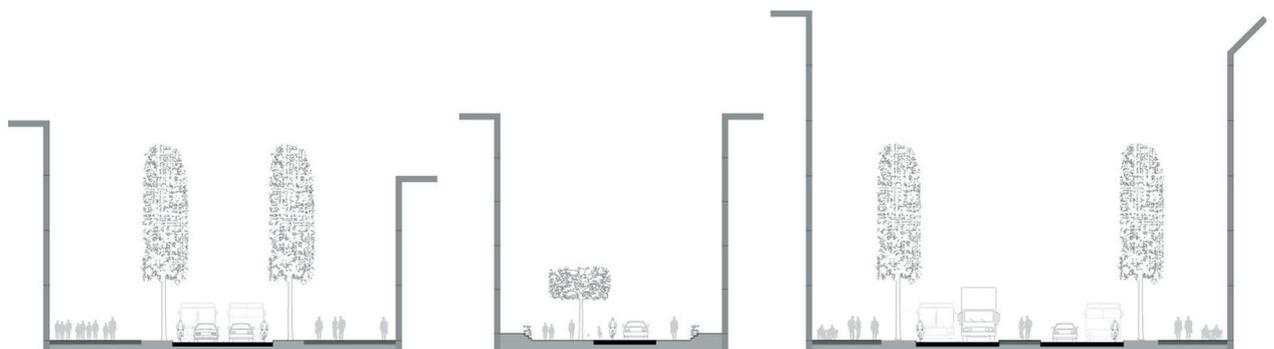


Illustration de l'Avenue du Léman nord

Illustration des rues du quartier

Illustration de l'Avenue du Chablais sud

3. LIGNES DIRECTRICES

3.2 PAYSAGE

3.2.4 LIAISONS VERTES EST-OUEST

OBJECTIFS

Caractériser de manière spécifique les promenades orientées Est-Ouest.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Voiries structurantes

Les voiries et promenades orientées est-ouest se caractérisent par des alignements d'arbres au corps libre. Elles ont pour objectif de créer une liaison est-ouest à travers le quartier de Malley. De plus, ces liaisons permettent la réalisation de corridors écologiques (faune et flore) dans le secteur.

Deux avenues et une rue sont accompagnées d'allées ou de rangées d'arbres au corps libre:

- l'avenue de Longemalle,
- l'avenue de Malley (chemin du Chêne),
- la rue Corporate.

Promenades

La balade fleurie, la balade ferrée et la promenade de la crête, ayant toutes trois la vocation de corridors écologiques, doivent veiller à la vitalité de ces derniers (mise en valeur, assainissement) et garantir la continuité des corridors.

Balade fleurie

Une balade fleurie est aménagée, traversant les quartiers d'habitation et reliant les espaces verts par un cheminement planté de cerisiers, en tant que liaison piétonnière et écologique continue.

Balade ferrée et «axe rudéral»

Une promenade en hauteur est aménagée avec vue panoramique depuis le viaduc du Galicien: Les talus des voies CFF ont également une vocation de corridor écologique de liaison est-ouest.

Une promenade, appelée «axe rudéral», le long des voies ferrées principales, est aménagée, par exemple par la suppression de voies CFF de raccordement ou par le réaménagement des talus.

Toutefois, la faisabilité des cheminements pour la mobilité douce le long des voies principales et sur le viaduc devra être démontrée.

Promenade de la crête

Une promenade est aménagée le long de la limite du plateau, plantée de chênes et rythmée par des vues panoramiques ponctuelles. La promenade existante de la crête doit être prolongée dans le parc sportif.



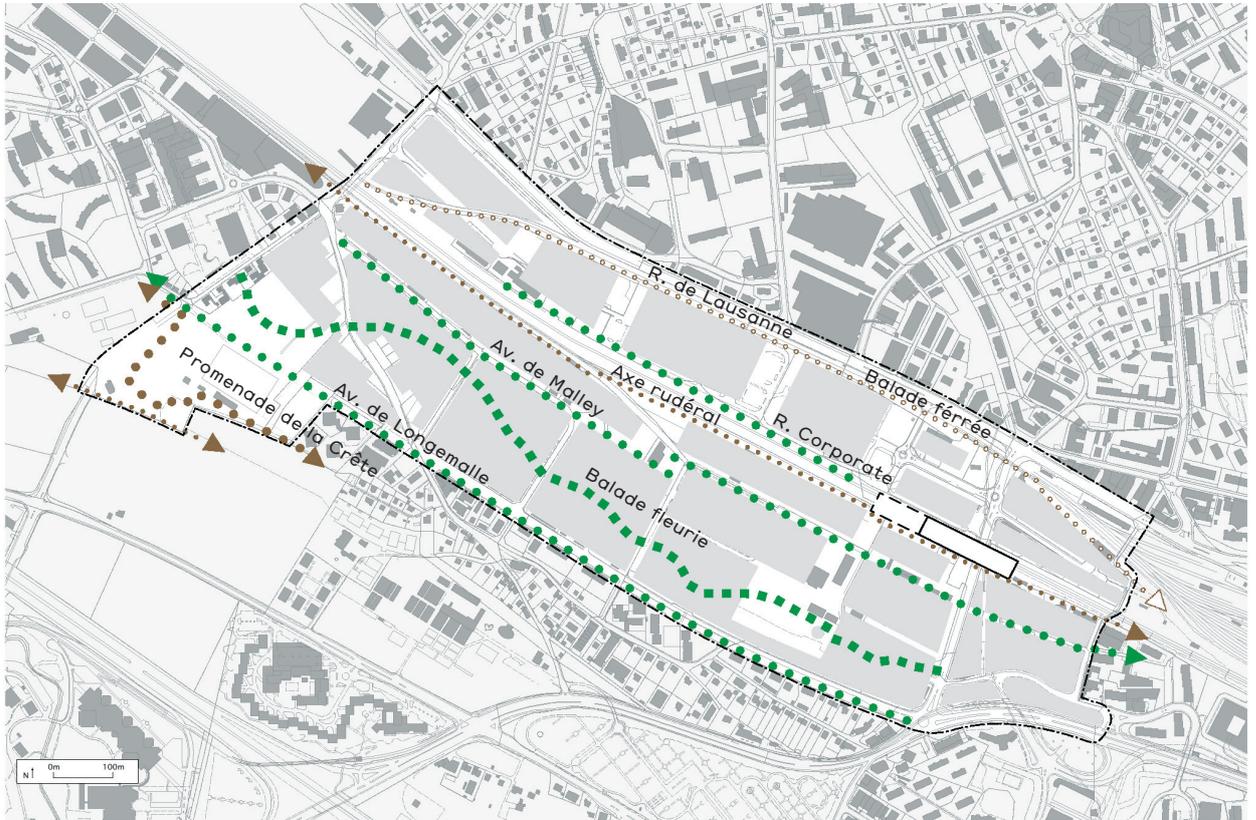
Balade fleurie



Balade ferrée



Promenade de la crête



Paysage

Structures vertes

-  Élément linéaire est-ouest allées d'arbres le long des voiries structurantes ou aménagements verts équivalents dans le Strip
-  Balade fleurie, liaison piétonnière et écologique reliant les parcs et les espaces verts des quartiers

Mobilité

Mobilité douce

-  Promenade importante est-ouest promenade de la crête
-  Promenade secondaire est-ouest promenade en hauteur, balade ferrée, promenade au pied de la pente
-  Promenade secondaire est-ouest promenade en hauteur, balade ferrée, à très long terme

Limites

-  Périmètre SDIM

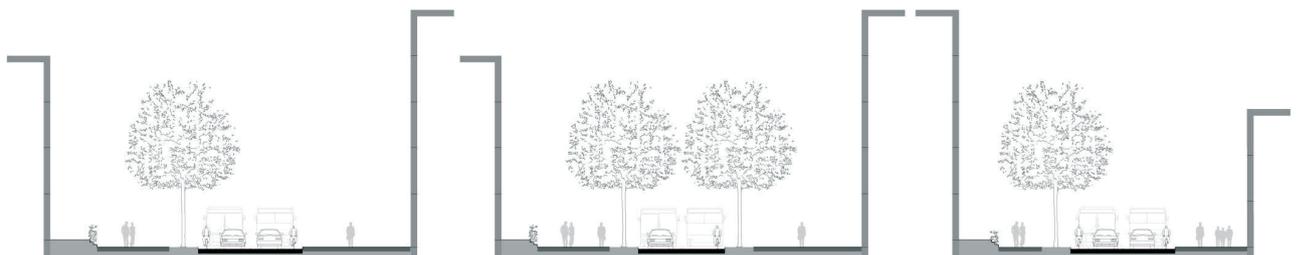


Illustration de l'Av. de Longemalle – extrémités

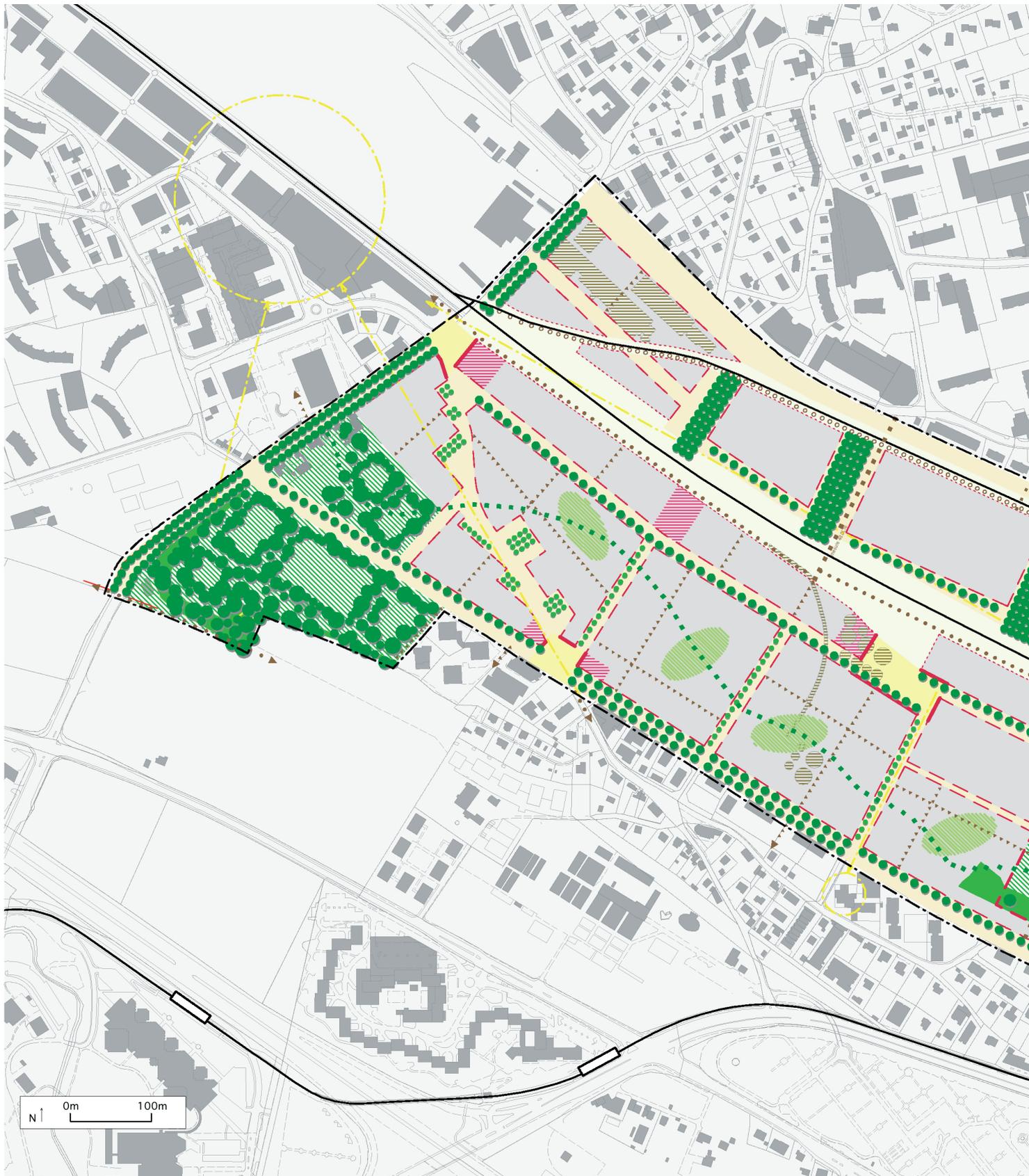
Illustration de l'Av. de Longemalle – partie centrale

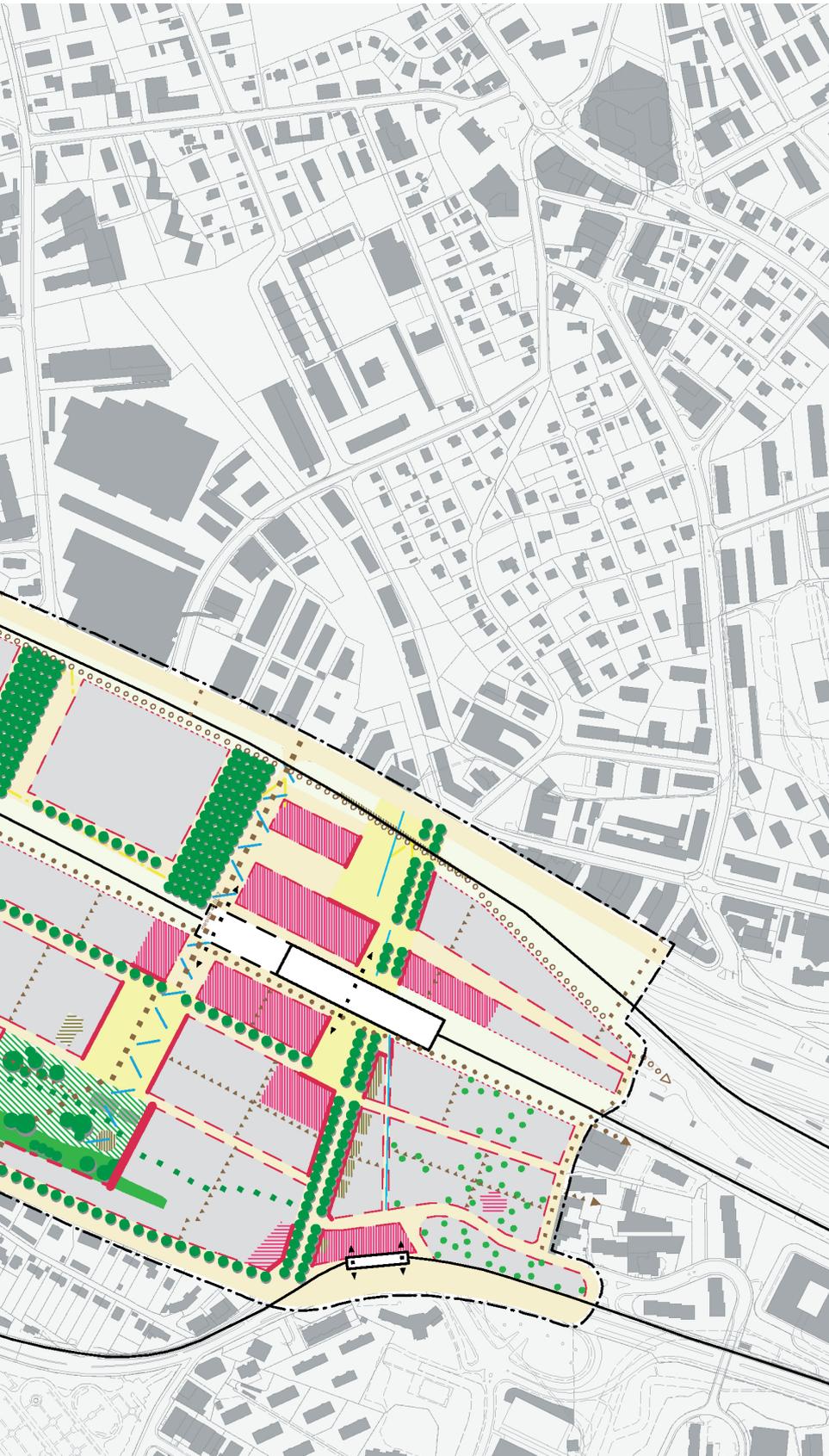
Illustration de l'Av. de Malley

3. LIGNES DIRECTRICES

3.2 PAYSAGE

3.2.5 PLAN DE SYNTHÈSE





Structures bâties

-  Secteur pour un point de repère fort, à l'échelle du secteur de Malley
secteur possible pour l'implantation des immeubles-tour
-  Repère local
élément haut avec ampleur locale, dépassant la silhouette de la ville
-  Élément identitaire avec potentiel à conserver
élément identitaire fort caractérisant le lieu
-  Élément témoin du passé industriel
trace industrielle avec éventuel potentiel à conserver
-  Front bâti définissant les places
saisir les places publiques
-  Front bâti définissant la voirie
caractériser l'espace de la rue
-  Front bâti secondaire
façade ferroviaire
-  Entrée du quartier
-  Axe visuel prépondérant
vue urbaine sur les points de repères, permettant l'orientation
-  Groupement de points de repères
structure la silhouette de la ville en symbolisant une centralité
-  Vue panoramique
en hauteur
-  Axe culturel
succession de vocations de loisirs, culturels et sportifs

Espace public

-  Place urbaine
caractérisant l'espace public
-  Voirie
ossature de l'espace public
-  Voies de chemin de fer
surfaces rudérales

Paysage

Structures vertes

-  Élément linéaire nord-sud
toit d'arbres taillés caractérisant les parkings du Strip
emplacement à préciser par des études ultérieures
-  Élément linéaire nord-sud
allées d'arbres taillés le long de la voirie structurante
-  Élément linéaire nord-sud
alignement d'arbres taillés le long de la voirie secondaire
-  Élément linéaire est-ouest
alignement d'arbres à corps libre le long de la voirie structurante
ou aménagements verts équivalents dans le Strip
-  Élément vert
succession de placettes arborisées caractérisant la Rue du Lac
-  Balade fleurie, liaison piétonnière et écologique
reliant les parcs et les espaces verts des quartiers
-  Tissu vert
arborisation dense renforçant les couloirs verts à l'échelle du secteur de Malley
-  Présence de l'eau
canaux, ruisseau canalisé caractérisant l'espace public

Espaces verts

-  Forêt
Bois des Chênes / Bois du Gazomètre
-  Parc sportif et Parc du Gazomètre, à l'échelle du secteur de Malley
emplacements à préciser par des études ultérieures
-  Îlot vert
espaces verts semi-publics structurant les quartiers d'habitation

Mobilité

Mobilité douce

-  Liaison modes doux structurante nord-sud
accrochage aux quartiers de voisinage, traversée des voies ferrées
-  Liaison modes doux secondaire nord-sud
accrochage aux quartiers de voisinage, traversée des voies ferrées
-  Promenade importante est-ouest
promenade de la crête
-  Promenade secondaire est-ouest
promenade en hauteur, balade ferrée, promenade au pied de la pente
-  Promenade secondaire est-ouest
promenade en hauteur, balade ferrée, à très long terme
-  Perméabilité piétonne du quartier

Transports publics

-  Halte RER et stations métro M1
avec accès et avec extension
-  Chemin de fer
Métro M1

Limites

-  Périmètre SDIM

3. LIGNES DIRECTRICES

3.3 MOBILITÉ

3.3.1 PRINCIPES ET TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS (TIM)

L'accessibilité des moyens de transport individuel motorisé (TIM) au secteur de Malley s'effectue sur des axes proches de la saturation. L'augmentation importante de l'habitat et des activités est coordonnée avec les aménagements routiers. Des mesures d'accompagnement sont prises pour assurer la qualité des quartiers. La densification du secteur est accompagnée de mesures incitatives susceptibles de modifier les comportements de mobilité des usagers (par exemple: plan de mobilité, cheminements conviviaux de la mobilité douce, offre attractive en transports publics).

OBJECTIFS

Encourager la mobilité douce et l'usage des transports publics, favoriser une mobilité multimodale, limiter la génération de trafic du secteur et dissuader le trafic de transit.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Une desserte par poche pour limiter le trafic de transit

Les rues internes au quartier sont tranquillisées afin de donner la priorité aux piétons et aux cyclistes, ainsi qu'aux transports publics sur le rue du Lac. Un système de desserte par poche à partir du réseau principal est mis en place afin de garantir l'accessibilité au quartier et dissuader le trafic de transit. Il comprend:

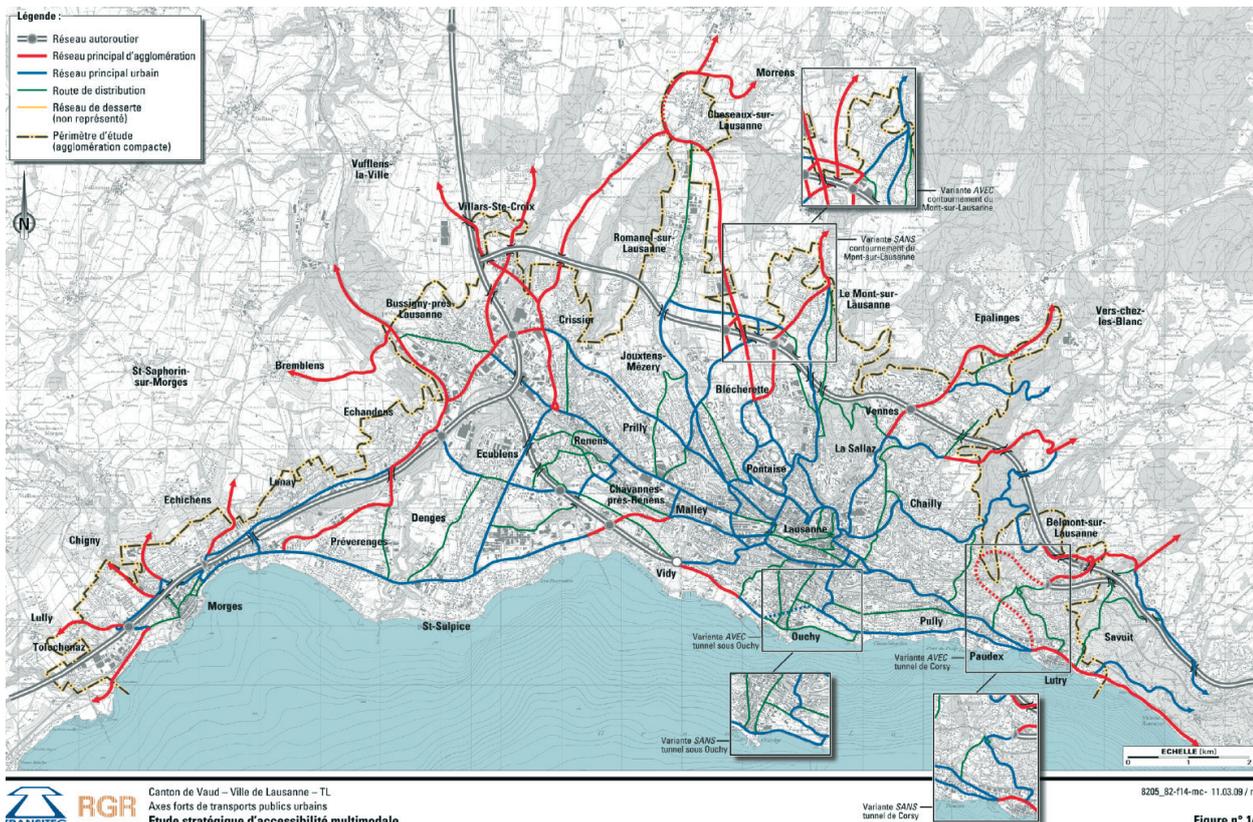
- Deux axes pour «greffer» les accès collecteurs: l'avenue du Léman depuis le sud-ouest (jonction de Chavannes) et depuis le nord-ouest (rue de Lausanne); l'avenue du Chablais depuis le sud-est (jonction de Malley) et le nord-est (route de Renens).
- Un accrochage direct sur les accès collecteurs des rues de desserte fine et des accès aux parkings en ouvrage.

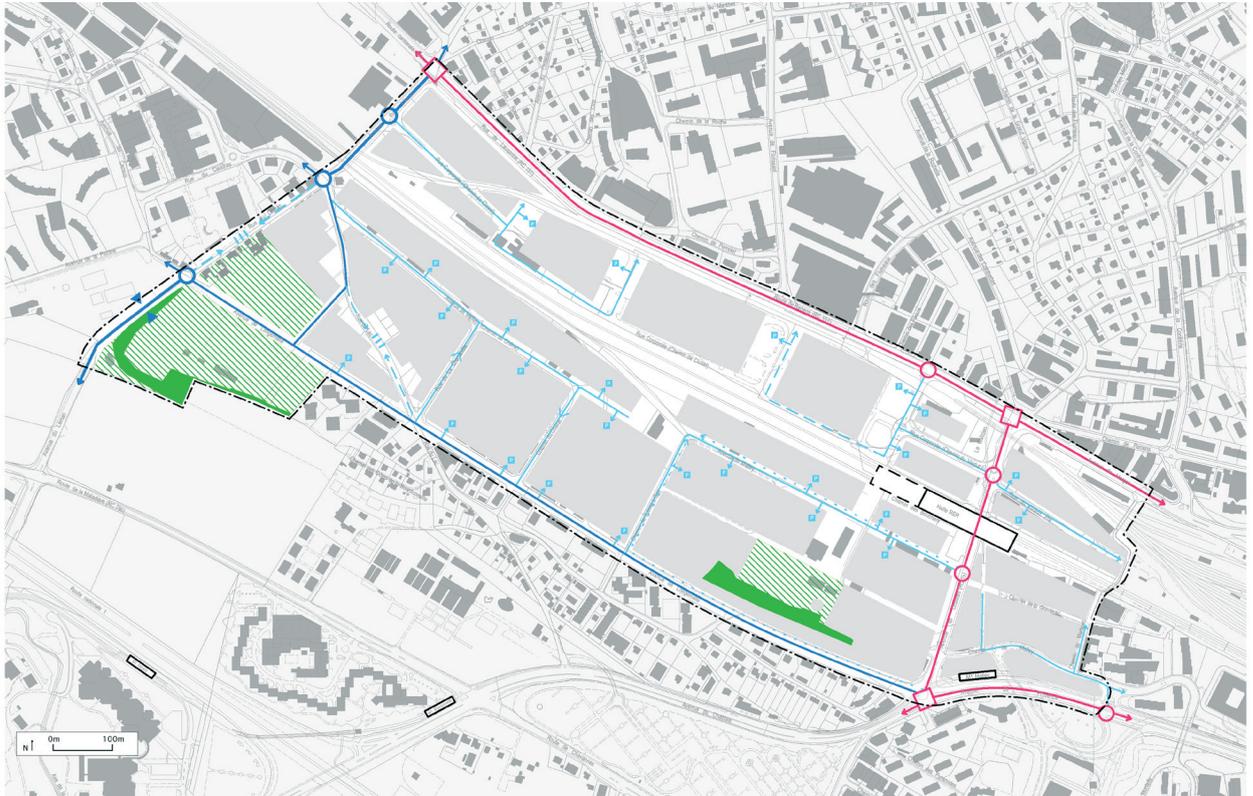
Un tronçon de la rue du Léman fermé au trafic

Le transit par la rue du Léman à la hauteur des collèges n'est pas autorisé (secteur sensible, dissuasion du trafic de transit nord-sud).

Accès au CIL

L'accès au Centre intercommunal de logistique (CIL) se réalise par l'avenue de Longemalle, sur route existante, dans un contexte d'habitat.





Mobilité

Transports individuels motorisés

-  Route principale
liaison principale d'agglomération
-  Route collectrice
-  Accès collecteur
-  Rue de desserte
-  Accès de desserte
-  Accès au parking
-  Accès poids lourds
option Av.de Malley et option Av.de Longemalle
-  Lieu de maîtrise de trafic
résistance pour le transport individuel motorisé
-  Axe fermé aux transports individuels motorisés
-  Carrefour principal
-  Carrefour secondaire
-  Contrôle d'accès
dosage du trafic de transport individuel motorisé

Transports publics

-  Halte RER et stations métro M1

Paysage

Espaces verts

-  Forêt
Bois des Chênes / Bois du Gazomètre
-  Parc sportif et Parc du Gazomètre, à l'échelle du secteur de Malley
emplacements à préciser par des études ultérieures

Limites

-  Périmètre SDIM

3. LIGNES DIRECTRICES

3.3 MOBILITÉ

3.3.2 TRANSPORTS PUBLICS (TP)

OBJECTIFS

Intégrer les transports publics et leurs arrêts le plus efficacement possible et ainsi augmenter leur attractivité.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Accessibilité aux TP de très haute qualité

L'accès à Malley par les transports publics (TP) sera renforcé par:

- Une nouvelle halte du Réseau express régional (RER) vaudois offrant une accessibilité de niveau régional de haut niveau.
- Deux axes forts de transports publics urbains avec le m1 au sud (halte de Malley) et le nouveau tram au nord (route de Lausanne).
- De nombreuses lignes de bus urbaines attractives desservant tout le secteur de Malley.

Interface TP structurante pour le quartier

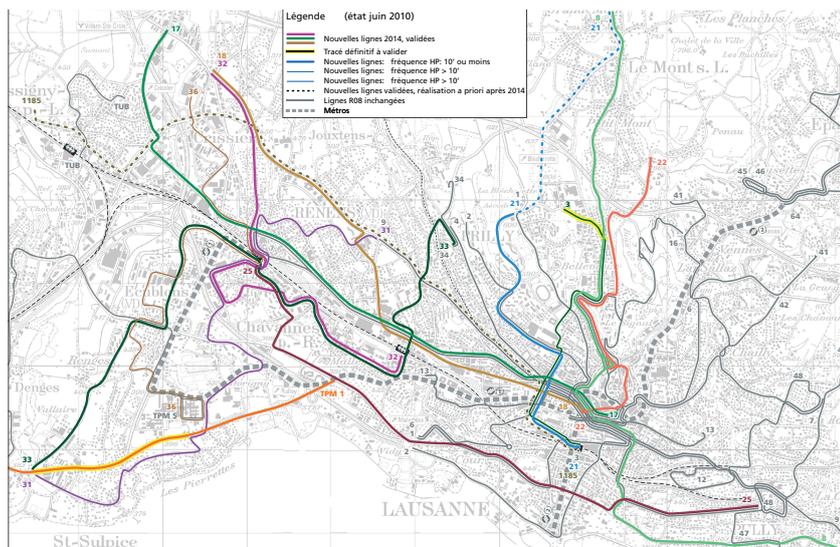
Une interface TP se constitue, formée essentiellement de l'avenue du Chablais, depuis la route de Renens au nord (futur arrêt du nouveau tram) jusqu'à l'avenue de Provence au sud (halte m1 de Malley). Le cœur de l'interface est la nouvelle halte RER Prilly-Malley. Les arrêts de bus se situeront à distance fonctionnelle de celle-ci.

Positionnement des arrêts de bus

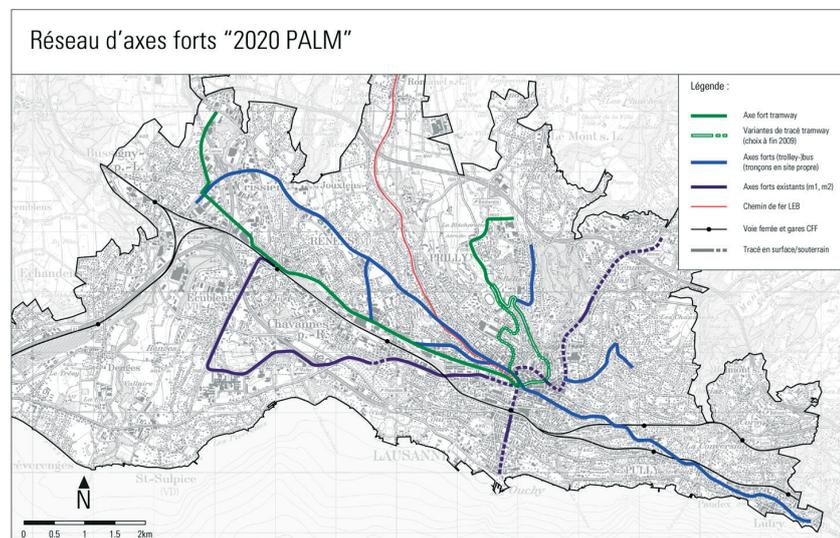
L'implantation des arrêts de bus est coordonnée avec le positionnement des espaces publics majeurs et le réseau des cheminements piétons et cyclistes tout en tenant compte des vitesses commerciales à atteindre.

Prolongement de la ligne TPM 701 de la Bourdonnette à Malley

L'opportunité du prolongement de la ligne de bus TPM 701 de la Bourdonnette à Malley devra être réévaluée dans le cadre de la mise en oeuvre du réseau tl 2014. L'analyse devra être réalisée en coordination avec les TPM et le schéma directeur de la région morgienne (SDRM).



Le réseau de transports publics souhaité par les communes de l'Ouest lausannois pour 2010-2014, Ref.: Chantier 6, juin 2010



La carte du réseau des axes forts du Projet d'agglomération Lausanne-Morges, mai 2008



- Mobilité**
- Transports publics**
-  Halte RER et stations métro M1 avec accès et avec extension
 -  Chemin de fer Métro M1
 -  Ligne de bus principale
 -  Axe fort des transports publics
 -  Arrêt de bus ou arrêt axe fort transports publics à titre indicatif
 -  Interface transports publics
- Paysage**
- Espaces verts**
-  Forêt Bois des Chênes / Bois du Gazomètre
 -  Parc sportif et Parc du Gazomètre, à l'échelle du secteur de Malley emplacements à préciser par des études ultérieures
- Limites**
-  Périmètre SDIM

3. LIGNES DIRECTRICES

3.3 MOBILITÉ

3.3.3 MOBILITÉ DOUCE (MD)

OBJECTIFS

Créer un réseau de mobilité douce attractif offrant une bonne alternative au transport individuel motorisé par des cheminements conviviaux et des accrochages à l'ensemble du territoire.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Un réseau structurant et bien maillé

La mobilité douce dans le secteur Malley est favorisée par les mesures suivantes:

- des liaisons structurantes pour les vélos et les piétons à l'échelle de l'agglomération,
- deux nouvelles liaisons modes doux structurantes nord-sud traversant les voies CFF pour accrocher le quartier de Malley aux quartiers voisins,
- des itinéraires de promenade importants et typés, reliant les parcs, comme la Promenade de la crête sur la colline au sud ou la balade fleurie dans le cœur du quartier,

- de nombreux itinéraires assurant la perméabilité piétonne des quartiers,
- une série de promenades secondaires est-ouest, l'axe rudéral, la promenade des cerisiers, les boulevards arborisés,
- la prise en compte des rues de quartier comme réseau cyclable local.

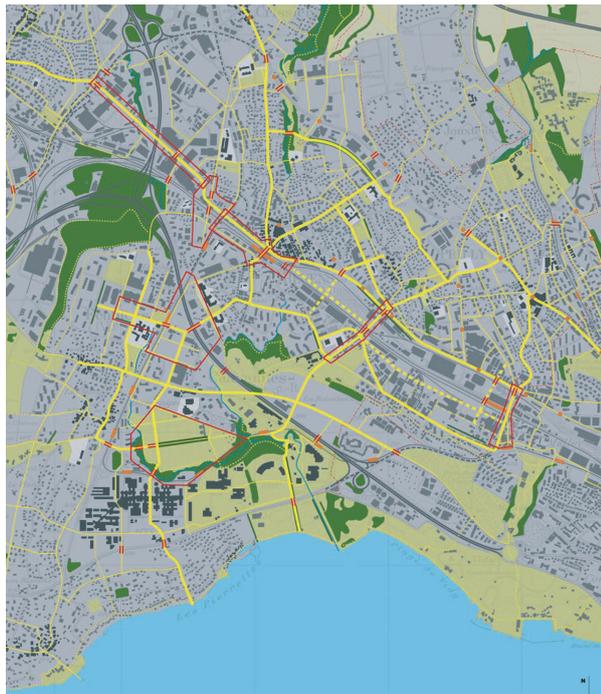
Stationnement pour les vélos

Des places de stationnement pour les vélos doivent être aménagées et distribuées dans tous les secteurs. Leur dimensionnement doit être conforme à la norme VSS 640 065.

Les installations de stationnement extérieures au niveau du sol sont en principe couvertes et munies de dispositifs anti-vol. Les implantation et aménagement sont choisis afin de favoriser la qualité et l'animation de l'espace public. Des installations importantes sont aménagées à la halte RER et des installations modestes aux arrêts du nouveau tram.



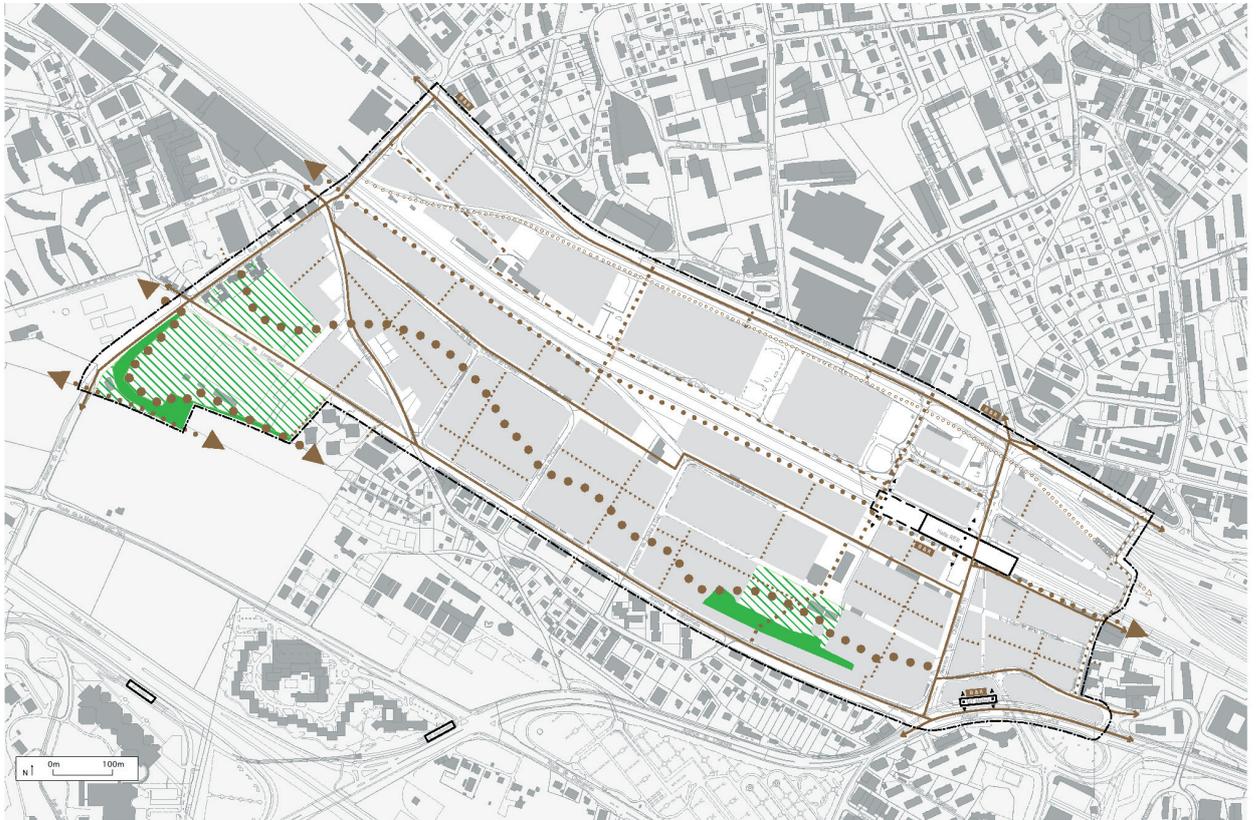
Chantier 5 / cartes des itinéraires cyclables, mars 2006.



Chantier 5 / cartes des parcours piétons, mars 2006.



Continuité de la promenade de la Crête, hors du périmètre du schéma directeur de Malley



Mobilité

Mobilité douce

-  Liaison modes doux structurante nord-sud
accrochage aux quartiers de voisinage, traversée des voies ferrées
-  Liaison modes doux secondaire nord-sud
accrochage aux quartiers de voisinage, traversée des voies ferrées
-  Promenade importante est-ouest
promenade de la crête
-  Promenade secondaire est-ouest
promenade en hauteur, balade ferrée, promenade au pied de la pente
-  Promenade secondaire est-ouest
promenade en hauteur, balade ferrée, à très long terme
-  Perméabilité piétonne du quartier
-  Liaison modes doux structurante
niveau agglomération
-  Liaison modes doux secondaire
niveau agglomération
-  Parking pour les vélos

Transports publics

-  Halte RER et stations métro M1
avec accès et avec extension

Paysage

Espaces verts

-  Forêt
Bois des Chênes / Bois du Gazomètre
-  Parc sportif et Parc du Gazomètre, à l'échelle du secteur de Malley
emplacements à préciser par des études ultérieures

Limites

-  Périmètre SDIM

3. LIGNES DIRECTRICES

3.3 MOBILITÉ

3.3.4 STATIONNEMENT

OBJECTIFS

Offrir des possibilités de parcage en adéquation avec les capacités limitées du réseau routier.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Appliquer un facteur de réduction du nombre de places de parc par type d'affectation en fonction du niveau de desserte TP et de l'importance de la mobilité douce.

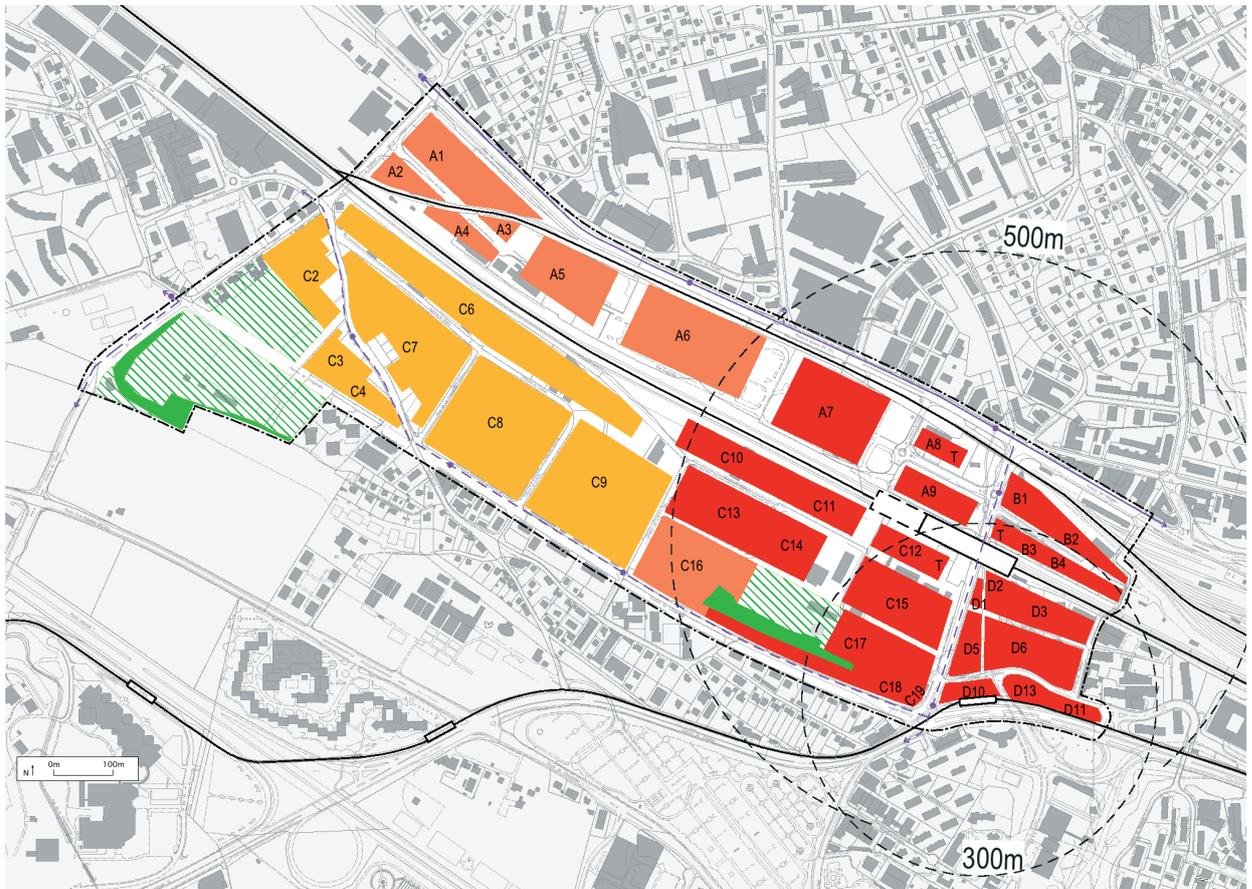
Le stationnement pour les TIM est limité dans les proportions suivantes:

- réduction très importante aux environs immédiats de la halte RER et de la halte du métro m1 (<300m) pour toutes les affectations,
- réduction importante le long du nouveau tram (route de Lausanne) pour les emplois et les visiteurs des commerces et services,
- réduction moyenne pour les emplois et importante pour les commerces dans les secteurs voués essentiellement à l'habitat,
- stationnement variable par secteur d'urbanisation pour l'habitat (20 à 75% des valeurs indicatives de la norme VSS. Par exemple, 20% de la valeur indicative représente une réduction de 80% sur les places de stationnement possibles selon la norme VSS. Pour 100 places possibles selon la norme VSS, la réduction implique que 20 places sont réalisables).

Pour réduire les aires de stationnement, les mesures d'accompagnement suivantes sont appliquées:

- usage multiple des cases (par exemple commerces diurnes et activités nocturnes comme cinéma, théâtre),
- mise à disposition de véhicules en autopartage (CarSharing),
- plan de mobilité des entreprises,
- regroupement des places de parc à l'échelle de l'îlot ou du quartier,
- avantages accordés aux habitants, employés ou visiteurs qui renoncent à l'usage de la voiture (abonnements généraux des transports publics, soutien à l'achat de vélos électriques, organisation de livraisons à domicile, autres avantages financiers, etc.).

Les valeurs de dimensionnement du stationnement ont un caractère impératif; les valeurs indiquées représentent des valeurs maximales. Il en va de même pour les mesures d'accompagnement citées ci-dessus. Toutefois, lors de la mise en oeuvre, il conviendra de définir plus précisément leurs formes et leurs rayons d'application.



Mobilité

Transports individuels motorisés, stationnement

- Stationnement
20%-50% habitat, 20% activité, 20% visiteurs commerces*
 - Stationnement
50-75% habitat, 30% activité, 30% visiteurs commerces*
 - Stationnement
50-75% habitat, 40% activité, 30% visiteurs commerces*
- * % des valeurs indicatives d'après la norme VSS 640 281
exemple: 20% de la valeur correspond à une réduction de 80%

Transports publics

- Halte RER et stations métro M1
- Chemin de fer Métro M1
- Ligne de bus principale
- Axe fort des transports publics
- Arrêt de bus ou arrêt axe fort transports publics à titre indicatif

Paysage

Espaces verts

- Forêt
Bois des Chênes / Bois du Gazomètre
- Parc sportif et Parc du Gazomètre, à l'échelle du secteur de Malley
emplacements à préciser par des études ultérieures

Limites

- Distance à la halte RER ou à la station métro de Malley
rayon de 500m et 300m
- Périmètre SDIM

Complément légende «Mobilité»

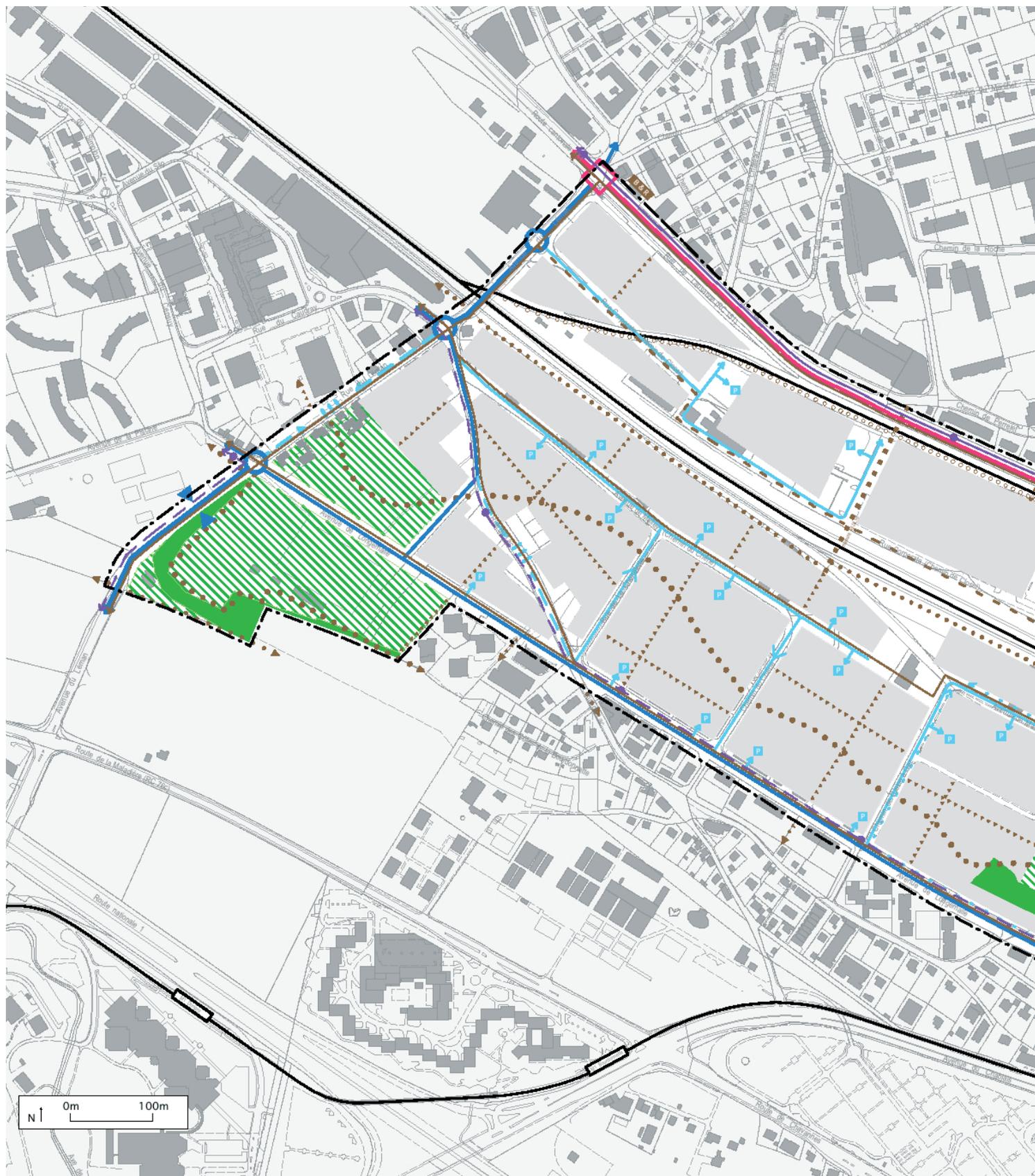
La valeur «activité» s'applique aux employés des activités, aux visiteurs des activités et aux employés des commerces.

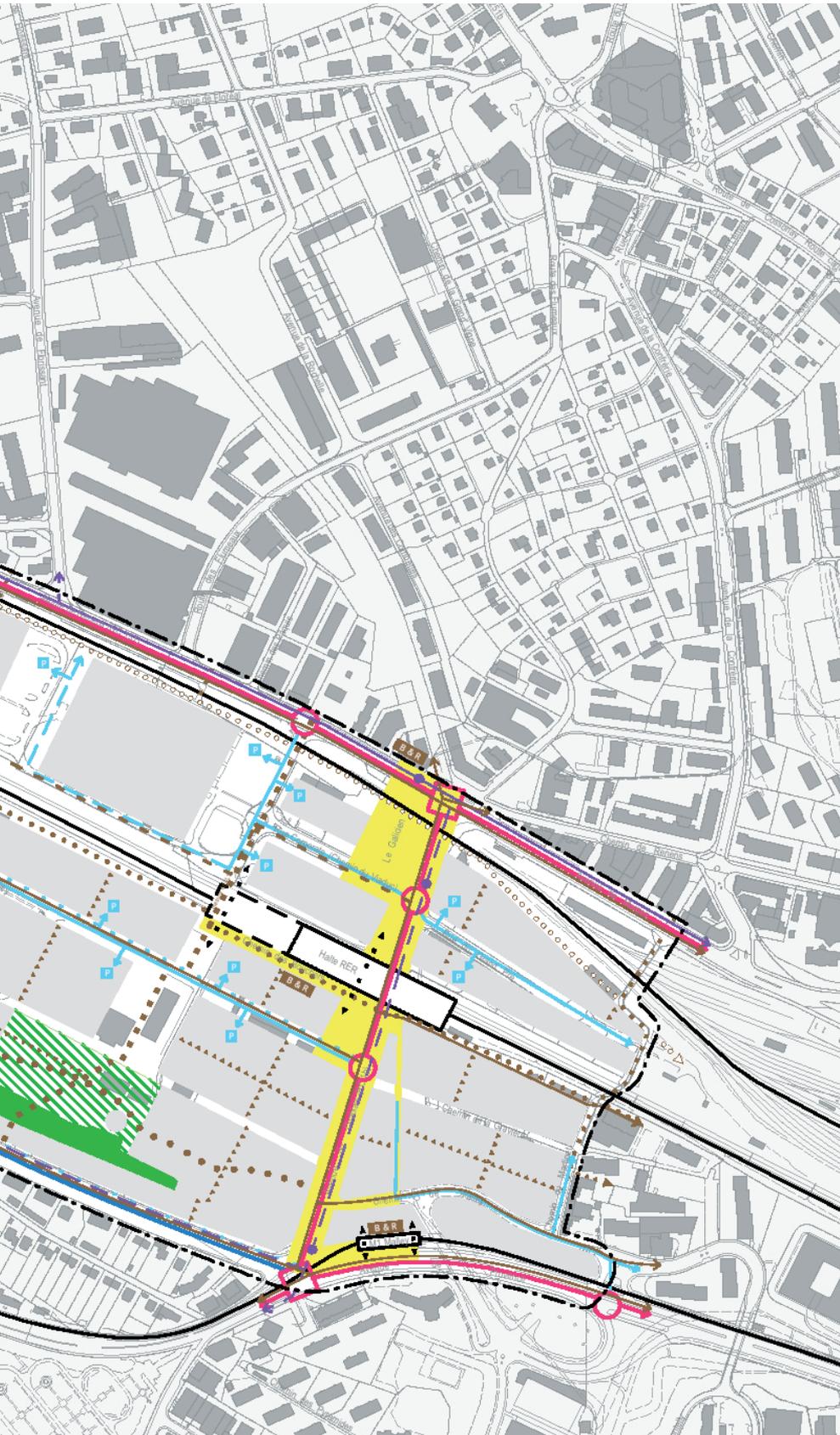
La valeur «visiteurs commerces» s'applique uniquement aux visiteurs des commerces.

3. LIGNES DIRECTRICES

3.3 MOBILITÉ

3.3.5 PLAN DE SYNTHÈSE





- Mobilité**
- Transports individuels motorisés**
- Route principale liaison principale d'agglomération
 - Route collectrice
 - Accès collecteur
 - Rue de desserte
 - Accès de desserte
 - Accès au parking
 - Accès poids lourds option Av.de Malley et option Av.de Longemalle
 - Lieu de maîtrise de trafic résistance pour le transport individuel motorisé
 - Axe fermé aux transports individuels motorisés
 - Carrefour principal
 - Carrefour secondaire
 - Contrôle d'accès dosage du trafic de transport individuel motorisé
- Mobilité douce**
- Liaison modes doux structurante nord-sud accrochage aux quartiers de voisinage, traversée des voies ferrées
 - Liaison modes doux secondaire nord-sud accrochage aux quartiers de voisinage, traversée des voies ferrées
 - Promenade importante est-ouest promenade de la crête
 - Promenade secondaire est-ouest promenade en hauteur, balade ferrée, promenade au pied de la pente
 - Promenade secondaire est-ouest promenade en hauteur, balade ferrée, à très long terme
 - Perméabilité piétonne du quartier
 - Liaison modes doux structurante niveau agglomération
 - Liaison modes doux secondaire niveau agglomération
 - Parking pour les vélos
- Transports publics**
- Halte RER et stations métro M1 avec accès et avec extension
 - Chemin de fer Métro M1
 - Ligne de bus principale
 - Axe fort des transports publics
 - Arrêt de bus ou arrêt axe fort transports publics à titre indicatif
 - Interface transports publics
- Paysage**
- Espaces verts**
- Forêt Bois des Chênes / Bois du Gazomètre
 - Parc sportif et Parc du Gazomètre, à l'échelle du secteur de Malley emplacements à préciser par des études ultérieures
- Limites**
- Périmètre SDIM

3. LIGNES DIRECTRICES

3.4 CONCEPT ÉNERGÉTIQUE

OBJECTIFS

L'objectif du SDIM en matière énergétique est de favoriser le développement d'un éco-quartier sur l'ensemble du secteur de Malley avec une efficacité équivalente à celle de la société à 2000 W.

Cet objectif général s'assortit des principes suivants:

PRINCIPES

Production et distribution de chaleur

- Étendre (extension de la chaufferie actuelle ou construction nouvelle) le réseau de chauffage à distance de la Ville de Lausanne (CAD SIL) et obliger les nouveaux projets immobiliers à s'y raccorder, selon les prescriptions de la nouvelle législation cantonale sur l'énergie et celles du plan de mesures OPair.
- Aménager des sous-stations pour une distribution de chaleur à basse température par îlots ou groupes de bâtiments.
- Diversifier les ressources pour la production de chaleur, en privilégiant le choix des énergies renouvelables.

Froid

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

Électricité

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

Autres principes

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



4. MISE EN ŒUVRE

4.1 MESURES DE PLANIFICATION

4.1.1 CONCRÉTISATION DES PRINCIPES DU SDIM

Pour concrétiser les lignes directrices et principes d'aménagement du SDIM, les études et procédures suivantes sont nécessaires:

- Modification de l'affectation du sol (voir 4.1.2 Procédure d'affectation);
- Définition de domaine public (concept général des espaces publics et des limites des constructions);
- Élaboration des projets routiers et établissement des mesures routières d'accompagnement;
- Mise en place des mesures foncières;
- Mise en place des mesures énergétiques et environnementales;
- Mise en place des différents aménagements à but écologique;
- Mise en place des besoins relatifs à des équipements publics concernant la santé et l'éducation;
- Délimitation et constatation formelle de nature forestière;
- Conventions;
- Élaboration d'une charte d'éco-quartier;
- À titre indicatif, l'élaboration de procédures de concours pour les éléments stratégiques (Malley-Centre, Parc du Gazomètre, Place du théâtre, les points de repère (tours), etc.).

La problématique des sites pollués sera abordée dans la planification de détail. Les impacts de chaque PPA sur l'environnement seront démontrés par des études détaillées.

Chaque développement de projet implique un concept sur l'ensemble de l'îlot et les espaces publics (domaine public et privé) concernés sur la base du concept général des espaces publics.

D'une manière générale les repères architecturaux impliquent des espaces publics qui doivent être intégrés dans la réflexion des projets.

Les ambitions du SDIM allant au-delà des bases légales n'engagent que les autorités qui devront décider des principes et encourager les propriétaires à les réaliser par le biais de conventions.

4.1.2 PROCÉDURE D'AFFECTATION

Les objectifs et les principes d'aménagement contenus dans le SDIM seront rendus contraignants avec leur intégration dans la planification des communes de Renens, Prilly et Lausanne, notamment par l'élaboration de plans partiels d'affectation - (PPA) et de plans de quartier (PQ) par secteur bâti (en fonction de la structure parcellaire, on procédera à des regroupements des secteurs) Cf 5.1 Désignation des secteurs.

Chaque secteur bâti ou regroupement de secteurs fera l'objet d'un plan d'affectation initié par les propriétaires privés ou par la commune en cas d'intérêt public prépondérant. Les PPA à développer en priorité sont:

- PPA du Viaduc sur la Commune de Prilly;
- PPA Sud des voies sur les Communes de Prilly et Renens;
- PPA Malley Centre sur les Communes de Prilly et Renens;
- PPA du Chemin du Chêne sur la Commune de Renens.

Pour chaque plan d'affectation, deux scénarios sont possibles:

1) VOIE CONVENTIONNELLE

Des conventions seront signées par la commune et les propriétaires compris dans le périmètre pour:

- L'attribution et le mode de gestion de l'espace public;
- Les corrections de limites, la création / modification / suppression de servitudes;
- La répartition des frais d'équipements;
- La répartition des frais d'entretien;
- etc.

Avant d'engager l'étude d'un plan d'affectation, la possibilité de modifier ou de radier les droits de superficie inscrits pouvant avoir un effet bloquant sur le développement du secteur devra être vérifiée.

2) EN L'ABSENCE D'ACCORD PRÉLIMINAIRE ENTRE PROPRIÉTAIRES

La ou les communes(s) ou un ou plusieurs propriétaire(s) lancera une étude de faisabilité comprenant une esquisse de développement territorial du sous-secteur et une étude préliminaire en améliorations foncières au sens de l'art. 85a LAF. Cette étude pourra conclure à la nécessité de la création d'un syndicat d'améliorations foncières en terrain à bâtir. Les membres de ce syndicat seront les propriétaires des parcelles comprises dans le périmètre du sous-secteur et les décisions relatives à la mise en oeuvre de plan d'affectation seront prises à la simple majorité des membres.

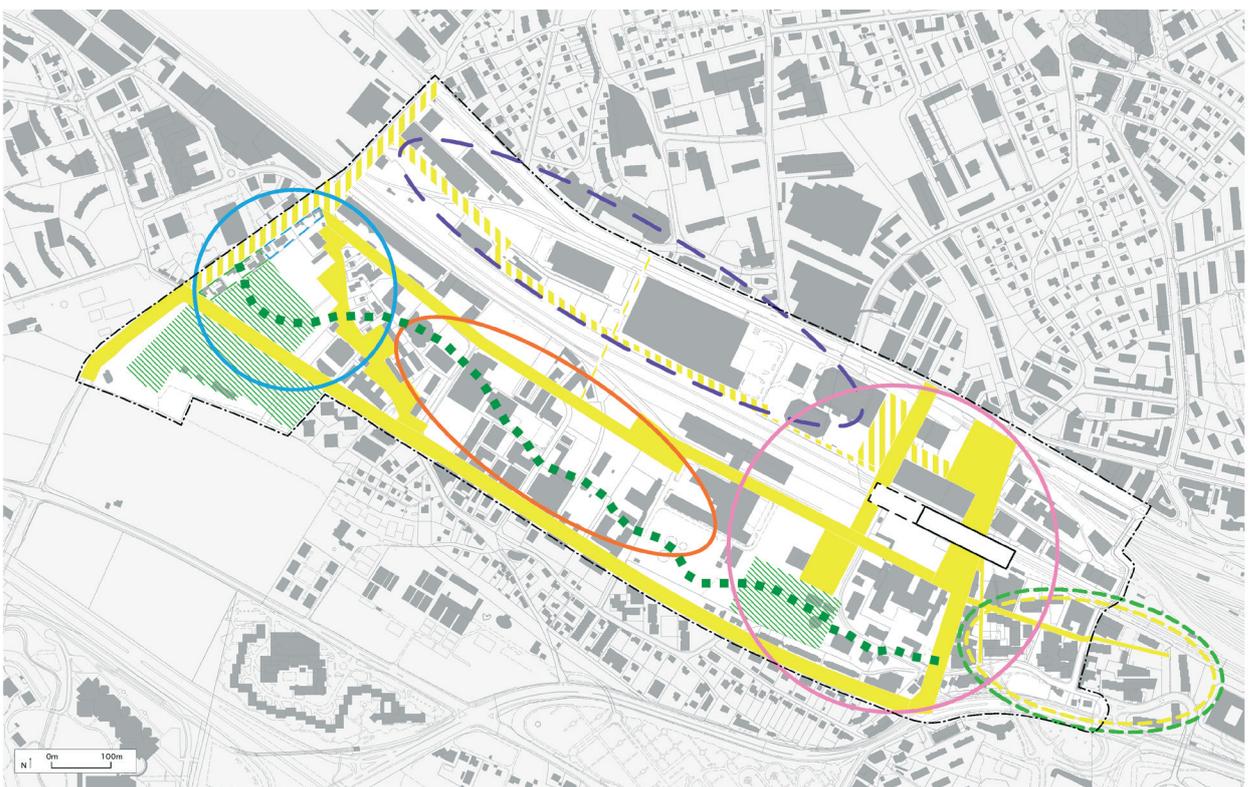
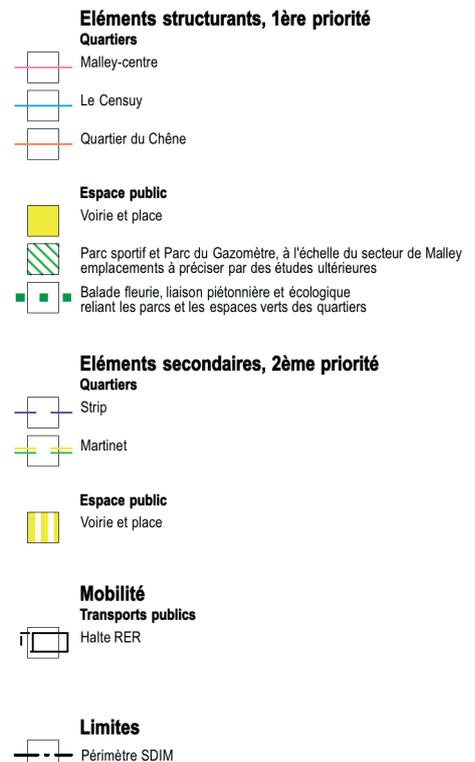
4.1.3 PREMIÈRE PRIORITÉ DE MISE EN ŒUVRE

Les éléments structurants pour le développement du secteur Malley et la mise en œuvre du SDIM sont engendrés par la réalisation, en première priorité, des infrastructures liées à la mobilité et aux infrastructures publiques:

- La halte RER et l'interface des transports publics.
- Le parc du Gazomètre.
- Le réseau de voiries et l'aménagement des espaces publics, en particulier l'avenue de Malley.

La réalisation de ces infrastructures par des pré-investissements aura un effet « déclencheur » sur le développement de Malley. Les quartiers recevront ainsi un élan et gagneront en identité, base nécessaire pour motiver les investisseurs et mettre en marche le processus de restructuration.

La mise en œuvre des projets d'espace public situés dans le périmètre du SDIM se fera sur la base du concept général des espaces publics et sur la base des PPA. Les routes dont l'axe définit le périmètre du SDIM (au nord la RC 151, au sud l'avenue de Longemalle, à l'ouest la rue du Léman, à l'est le chemin du Martinet) feront l'objet de projets d'aménagement élaborés en coordination avec le projet d'axes forts du PALM, le chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce, le chantier 6 / Transports publics et les structures bâties situées de part et d'autre de la route en question.



Éléments structurants et premières priorités

4.2 MESURES OPÉRATIONNELLES

4.2.1 STRUCTURE DE GESTION

Une structure de gestion sera créée pour le développement du secteur de Malley. Cette structure de gestion sera garante d'une mise en œuvre active des lignes directrices du SDIM. Cette structure dont la forme juridique est à préciser sera composée de représentants des communes, du Canton et du SDOL, voire de tiers. Elle sera chargée du bon développement du secteur et en premier lieu de ses espaces publics conformément aux objectifs du SDIM. Les missions principales de cette structure de gestion sont:

- Accompagner les modifications des affectations induites par le SDIM.
- Conduire les éventuelles études complémentaires liées par exemple à la mise en place de mesures environnementales.
- Développer une politique de gestion foncière.
- Promouvoir le site en relation avec sa vocation.
- Accompagner les porteurs de projets, notamment durant la phase transitoire et afin de faire émerger des projets emblématiques, en définissant des priorités, des marges de liberté et d'action.
- Coordonner les actions entre les acteurs privés et publics afin de garantir une mise en œuvre efficace et de qualité.
- Accompagner les projets architecturaux dans le but de garantir la qualité de ces réalisations en s'appuyant notamment sur les procédures de mise en concurrence.
- Poursuivre le processus de concertation.
- Appliquer les principes de durabilité sur la base d'une charte.
- Elaborer les conventions entre les collectivités et les tiers en vue de la réalisation des infrastructures publiques.
- Le cas échéant, assurer le pilotage pour la réalisation des infrastructures publiques.

4.2.2 ACTEUR PUBLIC

Dans la mise en œuvre du SDIM, l'acteur public est responsable de la réalisation des équipements publics (transports publics, infrastructures, aménagement de l'espace public, équipements, etc.). Ses missions sont les suivantes:

- Initier la création d'une structure de gestion chargée du développement du secteur Malley.
- Assurer la poursuite des études et leur financement, en premier le plan de la halte RER, du réseau de voiries et des espaces publics, et la création du parc du Gazomètre.
- Promouvoir et soutenir un programme d'actions fortes.
- Assurer la faisabilité financière des opérations, notamment en ayant recours au pré-investissement.
- Mettre en place et faciliter les procédures de changement d'affectation.
- Faire respecter les normes et les délais en matière de qualité environnementale.
- Négocier les Droits de superficie (DDP) en cours.
- Mener une étude sur les mesures routières d'accompagnement au développement du secteur, en coordonnant dans le temps les mesures d'urbanisme et de mobilité.

4.2.3 ACTEUR PRIVÉ

L'acteur privé est le principal moteur des projets de développement. Il trouvera dans la structure de gestion du site le partenaire qui lui permettra de réaliser ses projets dans les meilleures conditions possibles. Il est soumis aux contraintes suivantes:

- Développer ses projets conformément au SDIM, notamment en termes de densité, d'affectation et d'espaces publics.
- Trouver des solutions de péréquations financières ou parcellaires par convention ou autre.
- Développer des projets de qualité en intégrant en particulier les critères de mixité, de prévention des nuisances et de protections environnementales.

4.3 GESTION FONCIÈRE

SITUATION FONCIÈRE

Le secteur de Malley s'étend sur une surface d'environ 83 hectares à cheval sur les trois communes de Renens, Prilly et Lausanne. Le nombre de propriétaires publics et privés est de l'ordre de 140.

L'une des deux particularités du secteur de Malley est liée à l'importance des propriétés foncières (publiques et privées) en mains des collectivités publiques: plus des deux tiers du foncier appartiennent ainsi aux partenaires du SDOL (communes de Lausanne, Renens, Prilly, Etat de Vaud, CFF). L'autre particularité est que le secteur (périmètre du SDIM) est constitué de zones déjà bâties et de zones non bâties à l'état de friches vierges de constructions. Or, la majorité de ces friches industrielles sont en mains de ces collectivités publiques.

FAISABILITÉ FONCIÈRE ET FINANCIÈRE

Les aspects fonciers doivent être examinés au stade de l'élaboration d'un Schéma directeur afin de définir les mesures qui seront appliquées pour résoudre les éventuels problèmes fonciers lors de la mise en œuvre des plans d'affectation. Si les problèmes fonciers s'avèrent complexes ou conflictuels, une étude de faisabilité doit être engagée au stade du Schéma directeur. Cette étude comprend à la fois une esquisse de développement territorial (le Schéma directeur) et une étude préliminaire en améliorations foncières au sens de l'art. 85a LAF. Les résultats de cette étude préliminaire sont à la fois une esquisse de tous les espaces et équipements collectifs avec une estimation de leurs coûts, et une proposition de démarche foncière à engager (création d'un syndicat d'améliorations foncières en terrain à bâtir par exemple).

Dans le cas présent, l'étude de faisabilité ne s'est pas avérée nécessaire compte tenu du contexte, à savoir une zone déjà largement urbanisée et équipée, un parcellaire adapté ainsi que des terrains vierges de construction en main des collectivités publiques.

Cependant, compte tenu des investissements importants liés à la réalisation des espaces publics et des équipements collectifs projetés, la faisabilité économique des objectifs du Schéma directeur devait être démontrée. C'est la raison pour laquelle une analyse foncière a été confiée au bureau Bertrand De Sénépart Real Estate Consultants. Cette étude a fait l'objet d'un rapport spécifique. Par ailleurs un groupe péréquatif, composé de représentant des partenaires du projet, a été mis en place pour actualiser cette analyse foncière au fur et à mesure de l'évolution du projet et confirmer ses résultats sur certains sous-secteurs stratégiques. Finalement, le bureau Vago Expertises & Conseils Immobiliers SA a été mandaté en 2009 pour effectuer une analyse immobilière sur le sous-secteur de Malley Centre. Les principaux enseignements de ces trois démarches successives sont résumés ci-après.

PRINCIPES

Le déploiement du SDIM requerra la réalisation d'infrastructures importantes (routes, pistes cyclables, places, parcs, réseaux, franchissements dénivelés, etc.) dont le financement devra être assuré en partie par les bénéficiaires du développement du secteur de Malley. Les investissements à consentir pour les études et la réalisation de ces infrastructures seront financées par les collectivités préalablement à leur remboursement, dont la part reste à définir, par le prélèvement de contributions d'équipement auprès des propriétaires qui mettront en valeur leurs biens. Les collectivités se prémuniront du remboursement des pré-investissements par le biais d'inscription de charges foncières.

CONTRIBUTIONS D'ÉQUIPEMENT

Le préfinancement des infrastructures consenti par les communes doit partiellement être récupéré auprès des propriétaires au fur et à mesure qu'ils concrétiseront les nouvelles potentialités offertes par le SDIM. La contribution aux frais d'équipement par les propriétaires se base sur l'art. 50 LATC. L'article 129 de la loi sur l'expropriation précise que la contribution maximum des propriétaires aux frais de réalisation d'équipements publics est de la moitié de la plus-value acquise par l'immeuble mais que l'ensemble des contributions ne peut être supérieur à la moitié du montant des dépenses et investissements faits pour l'exécution des ces travaux. Ces montants seront fixés au fur et à mesure de la réalisation des plans d'affectation qui se réaliseront. Par ailleurs, par sous-secteur bâti, une péréquation entre propriétaires sera établie en fonction des plus-values foncières réelles de chaque propriétaire. La compensation s'appliquera généralement au travers du financement des infrastructures collectives. Les études menées entre 2007 et 2009 ont démontré la réalisation d'une plus-value globale sur le périmètre du Schéma directeur.

CESSION AU DOMAINE PUBLIC

Afin de permettre la réalisation des équipements collectifs, une partie du domaine privé devra être cédé au domaine public. En principe, la compensation du potentiel « perdu » pour les espaces publics se fera en nature, sous la forme de report de droits à bâtir. Dans certains cas, la compensation se fera sous la forme d'achat.

INFRASTRUCTURES : ESPACES PUBLICS ET ÉQUIPEMENT

Le coût total des infrastructures nécessaires à la mise en oeuvre complète tel que projeté comprend les postes suivants :

- infrastructures routes
(principales, collectrices, desserte): 67 millions fr.
- places, parcs, arborisation,
mobilité douce, pistes cyclables: 26 millions fr.
- réseaux divers: 12 millions fr.
- franchissements en dénivelés: 32 millions fr.
- Total infrastructures: 137 millions fr.

Certaines infrastructures sont d'importance régionale, voire cantonale, auxquelles il convient d'appliquer une clé de répartition pour leur financement. Selon les clés de répartition des divers financements du Projet d'agglomération Lausanne-Morges, il est possible d'envisager la prise en charge par la Confédération et le canton de Vaud respectivement pour une part de 22 millions francs et 11 millions francs. Le solde des infrastructures collectives, soit 104 millions francs, serait à la charge des communes de Renens, Lausanne et Prilly ainsi que des propriétaires.

Le montant total des infrastructures à préfinancer par les communes et les propriétaires peut être subdivisé en trois catégories d'équipements :

- structurants essentiels: 53 millions fr.
- structurants subsidiaires: 39 millions fr.
- complémentaires: 12 millions fr.
- Total infrastructures: 104 millions fr.

Cette subdivision permet la réalisation progressive des infrastructures par phase de concrétisation du Schéma directeur. Les équipements structurants essentiels devront être opérationnels lors du déploiement du Schéma directeur. Ils seront réalisés en priorité à charge conjointe de la Confédération, du canton de Vaud et des communes de Renens, Lausanne et Prilly. Le préfinancement des communes sera remboursé en partie tout au moins par les réalisations à court et moyen terme. Les équipements structurants subsidiaires seront réalisés au fur et à mesure des réalisations engagées à moyen terme. Finalement les équipements complémentaires seront réalisés au coup par coup en réponse directe à la demande ponctuelle.

Le financement des investissements nécessaires aux études et à la réalisation de la halte RER de Prilly-Malley ne fait pas partie de cette analyse.

4.4 MESURES ENVIRONNEMENTALES

4.4.1 ÉNERGIE

Les mesures à mettre en œuvre sur des bases conventionnelles pour l'application des principes énoncés sont les suivantes:

Production et distribution de chaleur

- Organiser une concertation entre les communes de Renens et de Prilly avec les Services industriels de Lausanne (SIL), afin de planifier l'extension du chauffage à distance (CAD) vers l'ouest, respectivement le nord, et pour définir le mode de participation aux investissements de base du réseau.
- Etudier la possibilité d'augmenter la part d'énergies renouvelables dans le réseau CAD au-delà de 70%.
- Construire les nouveaux bâtiments avec des performances équivalentes à celles du standard MINERGIE-P-ECO® ou atteindre la valeur-cible A du document SIA D0216.
- Effectuer des rénovations équivalentes au standard MINERGIE® pour les bâtiments existants qui ne seraient pas raccordés au réseau du CAD.

Froid

- Approfondir les études de l'exploitation de la nappe faites par l'EPFL (Prof. A. Parriaux).

Électricité

- Atteindre la valeur-cible A du document SIA D0216 pour les nouveaux immeubles d'habitation, administratifs et scolaires et appliquer la norme SIA 380/4 pour les autres affectations et l'optimisation des bâtiments existants.
- Mettre sur pied des partenariats avec des tiers investisseurs, permettant de développer les grands projets d'installations photovoltaïques.
- Tous les projets devront être établis en tenant compte des infrastructures du SEL existantes sur le site.

Autres mesures

- Encourager la récupération des eaux de pluie, sauf pour l'eau de consommation domestique (concept d'utilisation à étudier dans les PPA et plans spéciaux).
- Tenir compte des coûts externes dans les analyses et études, notamment dans le concept énergétique détaillé de l'éco-quartier de Malley, périodiquement revu et adapté.
- Communiquer la planification énergétique novatrice à la population et coordonner les mesures avec celles du processus «Cité de l'énergie» dans les trois communes concernées.
- Utiliser des indicateurs pour contrôler les effets de l'exécution du concept énergétique dans le temps (par exemple calcul des émissions totales de CO₂).

4.4.2 AIRES FORESTIÈRES

Dans le cadre des planifications d'ordre inférieur, une mise à jour des lisières forestières du Bois des Chênes et de la forêt du Parc du Gazomètre, dans les limites du SDIM de Malley, devra être faite selon les instructions de l'inspection des forêts du 18^{ème} arrondissement. Une limite d'inconstructibilité à 10 mètres de la lisière forestière est en principe à rétablir. Les atteintes à la forêt seront limitées grâce à l'établissement des zones de préservation écologiques et des zones tampon pour la canalisation du public.

4.4.3 ESPACES À VOCATION ÉCOLOGIQUES

Les atteintes aux forêts devront être limitées par la définition de zones de préservation écologique et de zones tampon pour la canalisation du public.

4.4.4 EVACUATION DES EAUX

Prendre en compte les PGEE (plan général d'évacuation des eaux).

Tous les futurs PPA, PQ et plans spéciaux devront être accompagnés d'une étude de gestion des eaux qui précisera l'impact d'un point de vue quantitatif et qualitatif sur le réseau d'assainissement existant. Cette étude devra également évaluer la nécessité de mettre à jour les PGEE communaux et définira les éventuels travaux d'assainissement nécessaires à une évacuation adéquate des eaux produites.



4.5 PRÉVENTION DES NUISANCES

4.5.1 AIR / CLIMAT

L'entier du secteur de Malley se situe dans une zone soumise au plan de mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges, en raison d'immissions excessives de dioxyde d'azote (NO₂), d'ozone (O₃) et de poussières fines en suspension (PM-10). A l'origine de cette pollution, il y a surtout le trafic motorisé et les chauffages urbains, ainsi que, dans une moindre mesure, les rejets industriels.

La planification du SDIM intègre alors plusieurs de ces mesures, cataloguées dans le plan de mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges, comme :

- Densifier un quartier qui sera bien desservi par les transports publics performants avec notamment l'aménagement de la halte du RER de Prilly-Malley (mesure AT-3);
- Maîtriser le stationnement privé, avec une réduction des besoins en places de parc par rapport à la norme VSS 640 280. Cet objectif du SDIM tient compte de la nécessité d'assainir la qualité de l'air à terme (mesure AT-5). La possibilité d'avoir un transfert modal entre transports individuels motorisés et transports publics doit en outre permettre de minimiser les taux de rotation par place de stationnement;
- Hiérarchiser le réseau routier avec des routes collectrices et de desserte à vitesse modérée à l'intérieur du quartier;
- Généraliser les zones à 30 km/h à l'intérieur du quartier (mesures MO-1 et MO-12);
- Favoriser la mobilité douce avec notamment la « balade fleurie », les itinéraires pour vélos et les places « Bike & Ride » près de la halte RER (mesures MO-20 à MO-22).

Les nouvelles entreprises, services publics et écoles du quartier devront par ailleurs élaborer un plan de mobilité (mesure MO-9).

Outre les mesures décrites ci-dessus, il faudra aussi réduire très sensiblement les émissions polluantes des chauffages (émissions de NO_x et de particules fines). La diminution des rejets locaux de NO_x peut être évaluée à un facteur 4 par rapport à l'état actuel.

La mise en oeuvre d'un concept énergétique ambitieux contribuera à atteindre les objectifs d'assainissement du plan de mesures OPair, soit des concentrations moyennes annuelles de NO₂ se rapprochant de 25 µg/m³ en 2020 dans cette zone.

Enfin, dans la perspective d'un développement durable et d'une action favorable pour le climat, l'utilisation très accrue des énergies renouvelables à Malley devrait permettre la diminution de la moitié des émissions CO₂ du quartier, malgré un doublement du potentiel d'habitants-emplois.

Ces objectifs de protection du climat devront toutefois être atteints dans le respect de ceux de la protection de l'air par l'utilisation d'énergie renouvelables peu ou pas polluantes.

4.5.2 BRUIT / VIBRATIONS

Bruit ferroviaire

Les valeurs limites d'immissions du degré de sensibilité au bruit DS II, fixées par l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), sont dépassées dans un couloir d'environ 100 m le jour et 600 m la nuit, à compter depuis les voies CFF. Le bruit ferroviaire sera donc une contrainte importante pour les futurs bâtiments, prioritairement affectés à l'habitat, sur le territoire communal de Renens. Il s'agira d'implanter des constructions avec une barre non sensible au Nord ou une double-peau en verre ou des vitrages fixes du côté des voies.

L'aménagement de Malley-Centre et les futurs bâtiments-tours, avec un hôtel, qui seront érigés près du viaduc du Galicien, intégreront aussi la protection contre le bruit ferroviaire lors de la planification de détail. La zone est de la rue du Grand-Pré est planifiée pour des services et des activités, moins sensibles que l'habitat. Enfin, les CFF étudient actuellement un projet d'assainissement pour les immeubles d'habitat collectif existants du Martinet.

Bruit routier

À l'état actuel, les valeurs limites d'immissions du degré de sensibilité DS II, attribué aux zones d'habitation, sont dépassées jusqu'à 50 m au minimum de l'axe de l'avenue de Longemalle. Le long de l'avenue du Chablais, les valeurs limites d'immissions du DS III sont dépassées, sur au moins 25 m. Les valeurs limites d'immissions sont aussi déjà nettement dépassées en bordure de l'axe principal route de Renens/rue de Lausanne.

Sans les développements prévus par le SDIM, la situation empirera le long du réseau routier principal, avec des augmentations perceptibles des niveaux de bruit routier jusqu'en 2030 (état de référence: + 0,5 à + 1,3 dBA par rapport à l'état actuel, par exemple sur les axes rue de Lausanne et avenue du Chablais, où on se rapprochera des valeurs d'alarme de l'OPB).

Avec la nouvelle organisation des circulations du SDIM, on assistera à un assainissement de l'avenue de Longemalle. À l'intérieur du quartier, le développement de celui-ci entraînera une augmentation du nombre de véhicules, par rapport à l'état actuel. Mais, il a été vérifié qu'il n'y aura pas de dépassements des valeurs limites d'immissions, en raison de la création de zones 30 (par exemple: chemin du Chêne, rue de la Chenalette).

La variante « avec résistance » est meilleure que celle « sans résistance », car garantissant le respect des valeurs limites d'immissions fixées par l'OPB dans tout le quartier, hormis le problème résiduel du chemin de l'Usine à gaz (trafic lourd). Néanmoins, les reports de trafic causés par cette variante seront plus importants sur le réseau principal où l'augmentation des émissions pourra atteindre + 0,8 à + 1 dBA (rue de Lausanne est, avenue du Chablais). Il est donc vivement conseillé de tenir compte de cela dans les projets d'assainissements des routes cantonales à venir.

Les routes cantonales et communales où les valeurs limites d'immissions sont dépassées sont à assainir au plus tard jusqu'en 2018, conformément aux prescriptions de l'OPB. Ainsi, des plans de mesures pluriannuels seront établis.

Sur la base de ceux-ci, les projets d'assainissements seront élaborés (art. 24a OPB). Le financement des études et projets d'assainissements devra être assuré par les communes, responsables de l'entretien des routes, avec une subvention de l'ordre de 25% allouée par la Confédération.

Aussi, dès à présent, les communes doivent prévoir dans leurs budgets des réserves suffisantes pour les assainissements du bruit routier.

Les futures constructions dans les zones d'habitation du SDIM en bordure des installations routières n'auront pas besoin d'intégrer des mesures de protection particulières, excepté le long du chemin de l'Usine à gaz (augmentation du trafic motorisé, avec les poids lourds associés aux activités du Centre intercommunal de logistique (CIL) et du Magasin général des services industriels lausannois (MAGESI). Sur cet axe, les mesures de protection contraignantes pour les projets de constructions seront à planifier dans le cadre de l'établissement des PPA ou plans spéciaux. Elles comprennent par exemple:

- les mesures à la source: aménagement adéquat de l'espace-rue, revêtements de chaussée phonoabsorbants (ces derniers ont cependant un effet limité à faible vitesse)
- les mesures sur le chemin de propagation: édification d'obstacles, voire localement d'écrans (à envisager à titre exceptionnel uniquement, car non souhaitables du point de vue urbanistique), ou encore éloignement des immeubles par rapport à la source de bruit
- les mesures chez le récepteur, concernant les fenêtres exposées s'ouvrant sur des locaux à usage sensible au bruit: orientation appropriée des locaux, mesures architecturales (balcons insonorisés, décrochés de façade, aération des pièces par des fenêtres non exposées au bruit, etc.).

L'attribution des degrés de sensibilité au bruit de chaque zone se fera en fonction des affectations prévues. Lors de la création de nouveaux axes routiers et en application de l'art. 7 OPB, les valeurs de planification sont à prendre en compte. L'augmentation des nuisances sonores sur les axes routiers à assainir constitue une modification notable au sens de l'art. 8 OPB. De ce fait, l'assainissement de ces routes est à entreprendre simultanément (art. 18 LPE). Un programme d'assainissement doit être établi pour les tronçons concernés. Il tiendra compte du rythme de réalisation des planifications d'ordre inférieur et contiendra les mesures de protection ainsi que leurs délais de réalisation.

Bruit industriel

Le Centre intercommunal de logistique pour la gestion des déchets ainsi que les entreprises existantes ont été projetés en tenant compte du statut industriel de la zone. Lors de la planification de détail des secteurs d'habitation proches de ces installations, il faudra prendre en considération les impératifs de protection contre le bruit à caractère industriel.

Vibrations

La problématique des vibrations sera traitée dans les planifications ultérieures notamment en lien avec les études liées à la halte RER Prilly-Malley, au déplacement des voies CFF et à l'aménagement d'une 4^e voie.

Les études effectuées dans le cadre du projet de la halte RER de Prilly-Malley avec une implantation en tenant compte de la 4^e voie entre les km CFF 2.3 et 2.6, soit entre la route du Chablais et le nouveau Centre intercommunal de logistique, ont montré que les normes pour les vibrations et les sons solidiens étaient respectées selon l'affectation actuelle. En revanche, des mesures devront probablement être prises par les futurs promoteurs et elles feront l'objet d'une étude lors de la planification de détail.

4.5.4 RAYONNEMENT NON IONISANT

Les terrains bordant les voies CFF sont aujourd'hui déjà constructibles (limite préventive de l'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant ORNI, fixée à 1 µT, respectée à une quinzaine de mètres à compter depuis l'axe des voies). La planification de détail de la halte RER de Prilly-Malley, du déplacement des voies et de l'aménagement d'une 4^e voie, permettront de savoir si des secteurs seraient plus critiques pour des projets comprenant des lieux à usage sensible au rayonnement non ionisant.

Lors de l'établissement de la planification d'ordre inférieure, il y aura lieu de contrôler que les exigences ORNI seront respectées le long des installations ferroviaires, à proximité des stations de base de téléphonie mobile et des lignes électriques souterraines partant du poste du Galicien en direction de Bussigny («Banlieue Ouest»), Romanel et Sebeillon.

4. MISE EN OEUVRE

4.5 PRÉVENTION DES NUISANCES

4.5.5 RISQUES D'ACCIDENTS MAJEURS

Le périmètre d'étude a fait l'objet d'une analyse des risques au sens de l'OPAM pour identifier les contraintes à intégrer dans la conception du SDIM. Sa position géographique, le long des voies CFF, et son passé industriel laissent des installations à risque dont la dangerosité doit être traduite en contraintes de planification. Ces installations sont les voies CFF, le réseau de conduites et de traitement de gaz, le dépôt de mazout et sa voie ferrée industrielle ainsi que la patinoire. A relever que certaines de ces installations sont considérées comme pérennes à l'horizon de vie du SDIM, alors que d'autres sont susceptibles d'être déplacées ou de disparaître. Des mesures transitoires pour le développement du SDIM pourraient être nécessaires pour ces dernières.

L'influence de ces installations a été évaluée en analysant les scénarios d'accident critiques («worst cases») et en identifiant ceux pour lesquels des mesures de planification, d'aménagement ou de construction sont requises pour garantir le respect des critères d'acceptabilité du risque collectif au sens de l'OPAM. Cette analyse de risque en aménagement du territoire a été effectuée dès la conception du projet de SDIM pour permettre une intégration précoce des mesures de planification nécessaires.

L'analyse (Cf. 5.2 Documents de référence, Autres études, Neosys, «Malley, Notice de risque en aménagement du territoire, Document destiné à l'examen préalable des services», avril 2008) a montré que le transport des matières dangereuses sur les voies CFF représentait les risques d'accidents les plus contraignants du point de vue de la planification. Les risques liés aux autres installations ne sont pas déterminants pour les mesures de planification du SDIM.

Pour les scénarios d'accidents majeurs sur le domaine ferroviaire, évalués par deux méthodes différentes dont celle du «screening 2006» des CFF, la densité de population présente dans les aires de danger (et potentiellement touchées par de tels accidents) respecte les critères d'acceptabilité de l'OPAM. Certains secteurs proches de la

halte CFF de Prilly-Malley sont, toutefois, très près de la limite d'acceptabilité pour les trois substances de référence (essence, propane liquéfié et chlore), tout en n'étant pas dans le domaine inacceptable.

Les mesures principales de planification intégrées au SDIM sont la limitation des surfaces de plancher habitables et la maîtrise de la destination des locaux.

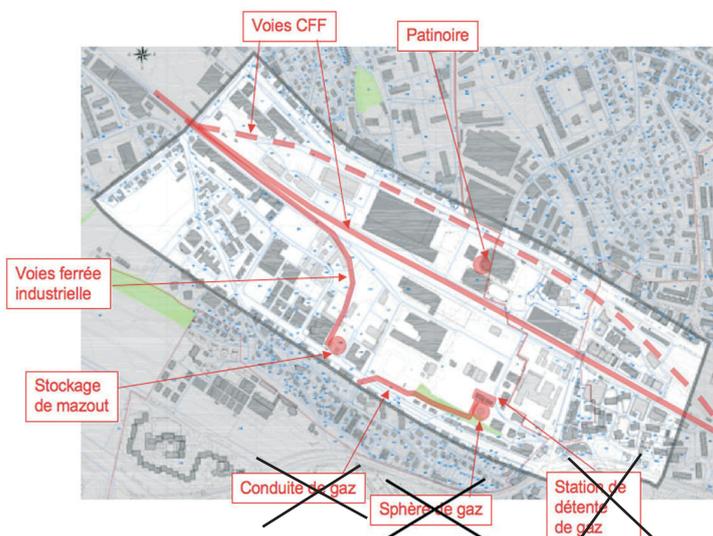
Ces mesures ont permis d'agir de manière significative afin que le projet respecte les critères d'acceptabilité des risques.

Mesures complémentaires à rechercher

Des mesures complémentaires de réduction du risque, en application du principe de prévention, seront recherchées dans les étapes ultérieures des processus de développement. Certaines propositions sont citées ici à titre d'exemple et de manière non exhaustive mais leur faisabilité devra être évaluée en connaissance des projets de détail.

Les études de risque traitent de 3 scénarios: les dangers liés au gaz (GPL), les dangers liés à l'essence et ceux liés au chlore. Pour le scénario «GPL, voies CFF» des mesures complémentaires de réduction du risque (mesures d'aménagement et mesures constructives) sont proposées en application du principe de prévention dans le couloir de 175 m de part et d'autre de la branche Sud des voies CFF.

- Maîtrise réglementaire de la destination des locaux :
 - activités professionnelles plutôt que logements,
 - activités professionnelles à nombre important de m²/emploi (laboratoires, etc.),
 - pas d'établissements à forte fréquentation (commerces, cinémas, écoles, etc.) ou abritant des personnes à mobilité réduite (EMS, centre pour personnes handicapées, etc.),
 - utilisation de certains étages pour le stationnement des véhicules.
- Réserve pour un chemin d'accès parallèle à la voie ferrée (voie d'intervention), maintien de la plus grande distance possible entre les bâtiments et la voie ferrée.
- Orientation des bâtiments (exposition de la façade la plus courte en direction des voies ferrées).
- Dimensionnement et signalisation des voies de fuite intérieures et extérieures.
- Exposition des locaux de services ou à faible fréquentation en direction des voies ferrées.
- Utilisation de matériaux de construction non combustibles et résistants à la surpression (béton, vitrages armés, etc).
- Equipement des bâtiments de détecteurs de fumées / de gaz et d'installations de défense incendie.
- Renoncement ou réduction des ouvertures dans les façades non combustibles orientées sur les voies ferrées.
- Eviter tout accès à des sous-sols face aux infrastructures ferroviaires.



Plan de localisation des installations à risque
(extrait du rapport de Neosys)

Pour le scénario «chlore, voies CFF» (gaz toxiques), il devra être pris en compte au stade des projets de détail afin de rechercher des mesures complémentaires de protection (par exemple: emplacement des prises d'air frais des bâtiments en hauteur ou à l'opposé des voies CFF).

Pour le scénario «essence, voies CFF» (incendie), des mesures constructives de protection telles que la réalisation de murs coupe-feu pour les façades orientées en direction des voies seront appliquées dans les 50 premiers mètres de part et d'autre de l'installation, en application du principe de prévention.

Pour les autres installations à risque (susceptibles de disparaître ou d'être déplacées à moyen terme), certains secteurs du SDIM seront amenés à se développer alors qu'elles sont encore présentes à proximité. Des mesures seront alors nécessaires pour la situation transitoire selon le principe de prévention. Par exemple le secteur C9, destiné à l'habitat, inclut le site de l'actuel dépôt de mazout et sa voie d'accès. Dans le cadre de l'analyse, ce développement ne fait pas apparaître le besoin de mesures spécifiques de planification. Il est ainsi envisageable que les parcelles jouxtant ledit dépôt soient aménagées (habitat) alors que le dépôt est encore présent. Dans cette situation transitoire, certaines mesures complémentaires seront cependant nécessaires pour les constructions situées à proximité immédiate du dépôt de manière à assurer une protection des bâtiments contre le rayonnement en cas d'un incendie majeur (murs coupe-feu, ouvertures limitées, accès, voies de fuite positionnées sur les façades opposées au dépôt).

Etapes ultérieures du processus de développement

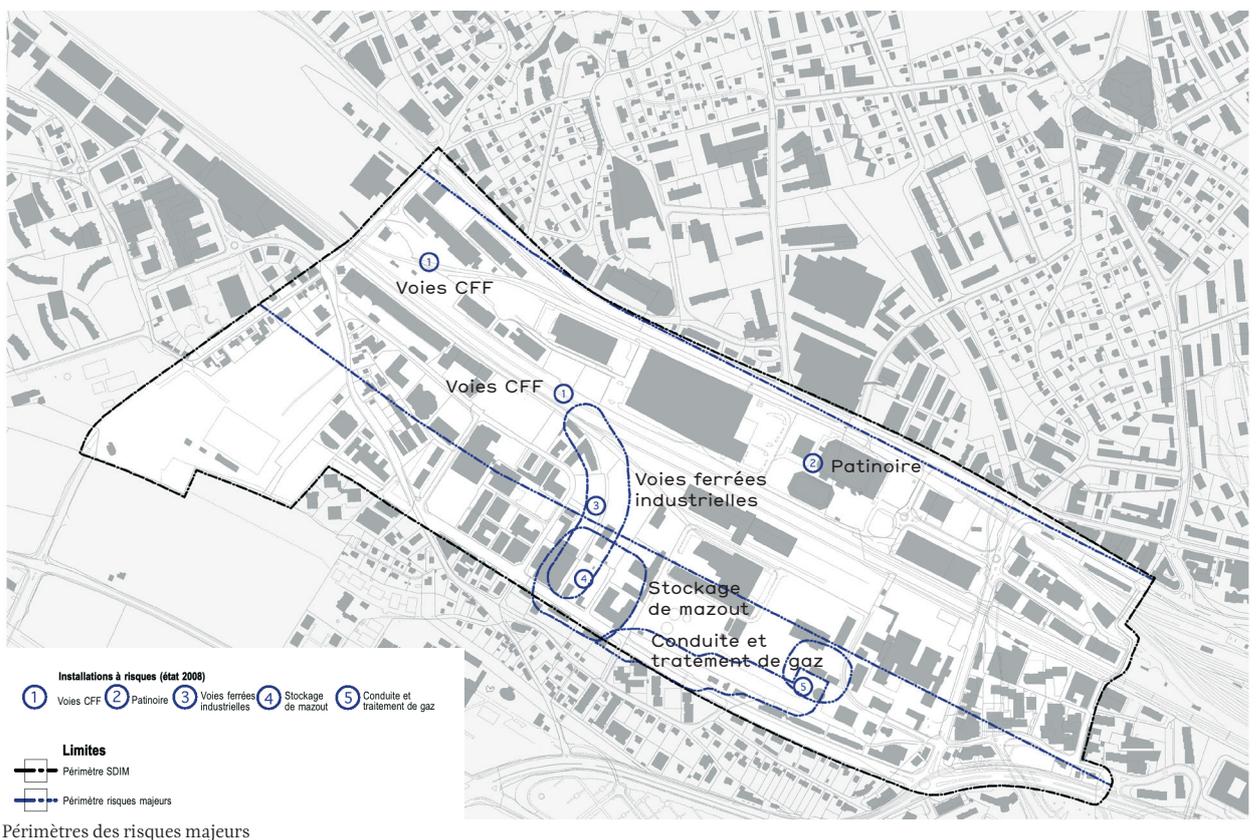
Les mesures complémentaires devront être étudiées et évaluées lors des étapes ultérieures au SDIM.

En effet, l'identification des mesures à prendre ne pourra se faire qu'en connaissance des projets de détail, c'est-à-dire lors de l'établissement des plans partiels d'affectation, des plans de quartier, voire des projets de construction. **Les études de détail peuvent augmenter la surface de plancher proposée dans les secteurs soumis à l'OPAM, dans le respect des autres objectifs et principes d'aménagement du SDIM.**

Le Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN) devra être associé aux études dès le début de l'élaboration des projets de détail afin de pouvoir intégrer très tôt les mesures complémentaires de réduction du risque.

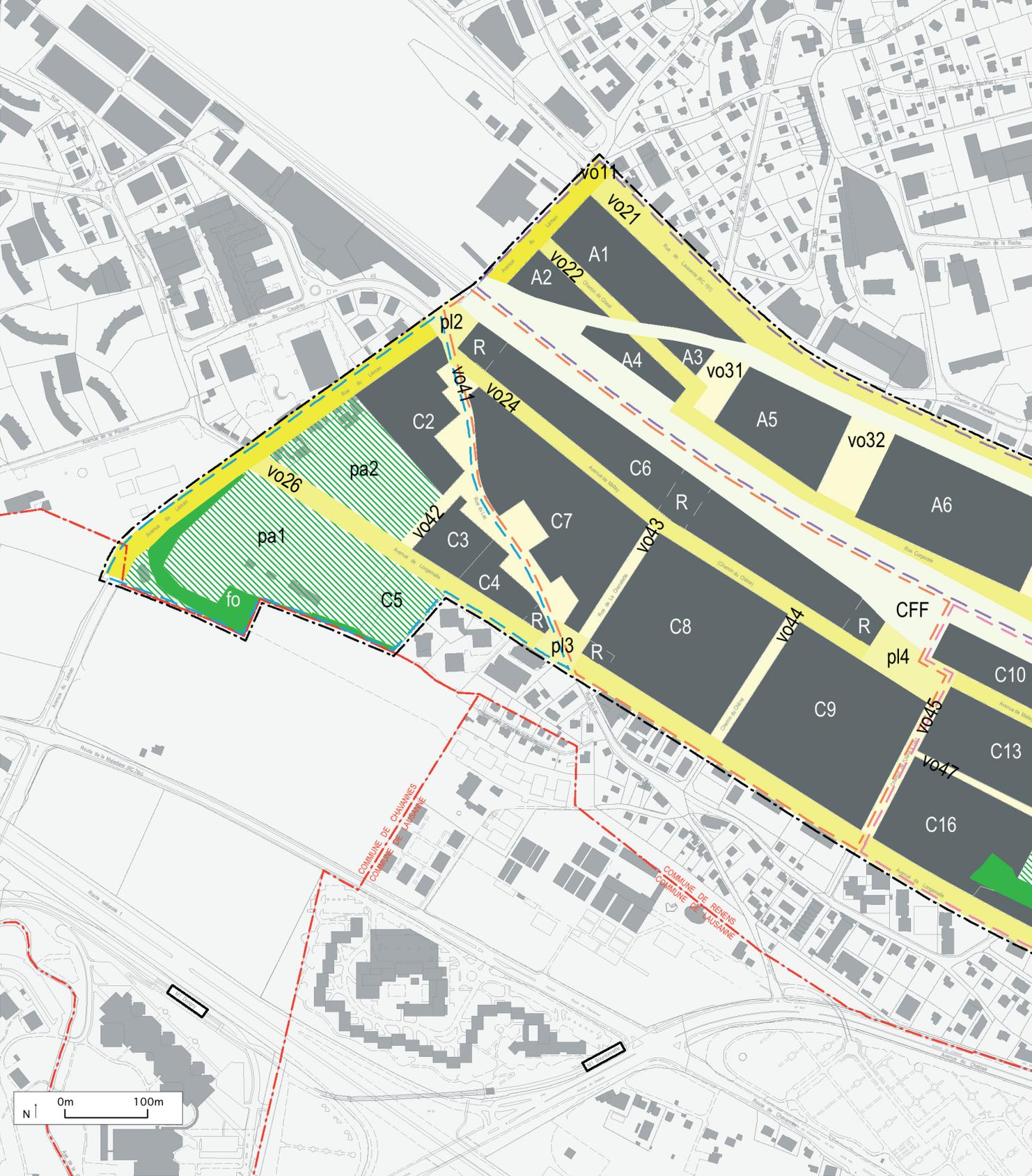
La pesée des intérêts permettra de choisir les mesures adéquates et de définir les modalités de leur mise en oeuvre.

La recherche de mesures complémentaires devra s'adapter à l'évolution des connaissances et des directives.



5. ANNEXES

5.1 DÉSIGNATION DES SECTEURS



5.2 DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

Concepts d'agglomération

PALM – Projet d'agglomération Lausanne–Morges «Pour un développement équilibré à l'horizon 2020, rapport final», État de Vaud, décembre 2007.

Feddersen & Klostermann, Plarel, CEAT, Transitec, Metron, «Schéma directeur de l'Ouest lausannois», novembre 2003

ADR, CITEC Ingénieur-conseil, ITINERA Archéologue du territoire, «Chantier 5, Espaces publics et mobilité douce, Lignes directrices et stratégie d'aménagement», Bureau du SDOL, mars 2006.

Feddersen & Klostermann, Chantier 2 / Secteur Bussigny à Sébeillon, «Lignes directrices et stratégie d'aménagement», Bureau du SDOL, février 2006.

Étude test

Bureau du SDOL, «Secteur Malley, Ouest lausannois, Reconvertir une friche en ville», juin 2007.

Bureau du SDOL, Chantier 2 / Secteur de Malley «Synthèse de l'étude test», 30 août 2006.

Atelier Wehrlin / Müller, Roman & Schuppisser / 4D Landschaftsarchitekten, «Concept, stratégie et boîte à outil pour le développement du secteur de Malley en considérant les aspects de l'identité, de la qualité urbaine et de la durabilité.», 18 juillet 2006.

Équipes mentionnées Europan 7, Dirk Waldmann – Michael Trinkner, Kathleen Van de Werf – Sophie Troch – Gunter Slagmeulder, responsable Rodolphe Luscher, «SDOL, Chantier 2, Secteur Malley, Atelier 3 – Résultats, outils de travail pour la planification», 18 juillet 2006.

KCAP architects & planners, «l'étude test, Lausanne – Malley», 18 juillet 2006.

tribu'architecture, «Étude Test – Secteur Malley», 18 juillet 2006.

Urbanisme

Bauart, «étude de faisabilité pour un établissement d'enseignement cantonal», mars 2008.

tribu'architecture, «Plaine de Malley, étude d'accessibilité du secteur par l'avenue du Léman», septembre 2007.

Feddersen & Klostermann, Tarramo Broennimann Architecte, Roger Ruggli, «Densités Humaines, Exemples de la Ville de Lausanne», Service d'Urbanisme de la Ville de Lausanne, février 2005.

Transports

Transitec Ingénieurs-conseils, «Ouest lausannois, Étude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier, Rapport technique de la phase 2», mars 2007.

RGR Ingénieurs Conseils, «Communes de Lausanne, Prilly et Renens, Secteur de Malley: Accès, Faisabilité d'une nouvelle liaison Av. de Chablais – ch. du Chêne», juin 2003.

Environnement

Ecoscan SA, études en environnement, Transitec, «Rapport d'impact sur l'environnement, Centre intercommunal de logistique – gestion des déchets», 3 mai 2005.

Aides de travail

Service des études générales et des relations extérieures, service de l'information, agence ecos – développement durable pour l'économie, l'écologie et la société, C.E.A.T – EPFL communauté d'études pour l'aménagement du territoire, «Quartiers 21, La parole aux habitants», Ville de Lausanne, avril 2005.

Novatlantis – Nachhaltigkeit im ETH Bereich, R. Stulz, U. Brunner, Ch. Hartmann, «Développement durable du quartier, Quatre quartiers pilotes», OFEN, ARE, OFL, novatlantis, 2004.

État de Vaud, Département des infrastructures, Service de l'aménagement du territoire, «Nouveaux instruments d'aménagement en pratique», mai 1999.

État de Vaud, Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports, Service de l'aménagement du territoire, «Modification de LATC, les nouveaux instruments d'aménagement en pratique», février 1997.

Canton de Vaud, Département des infrastructures, Département de la sécurité et de l'environnement, «Bruit du trafic routier – Assainissement», avril 2007.

Autres études

Bertrand de Sénépart, Real Estate Consultants, «Chantier-2 / Mally, Analyse foncière», mai 2008.

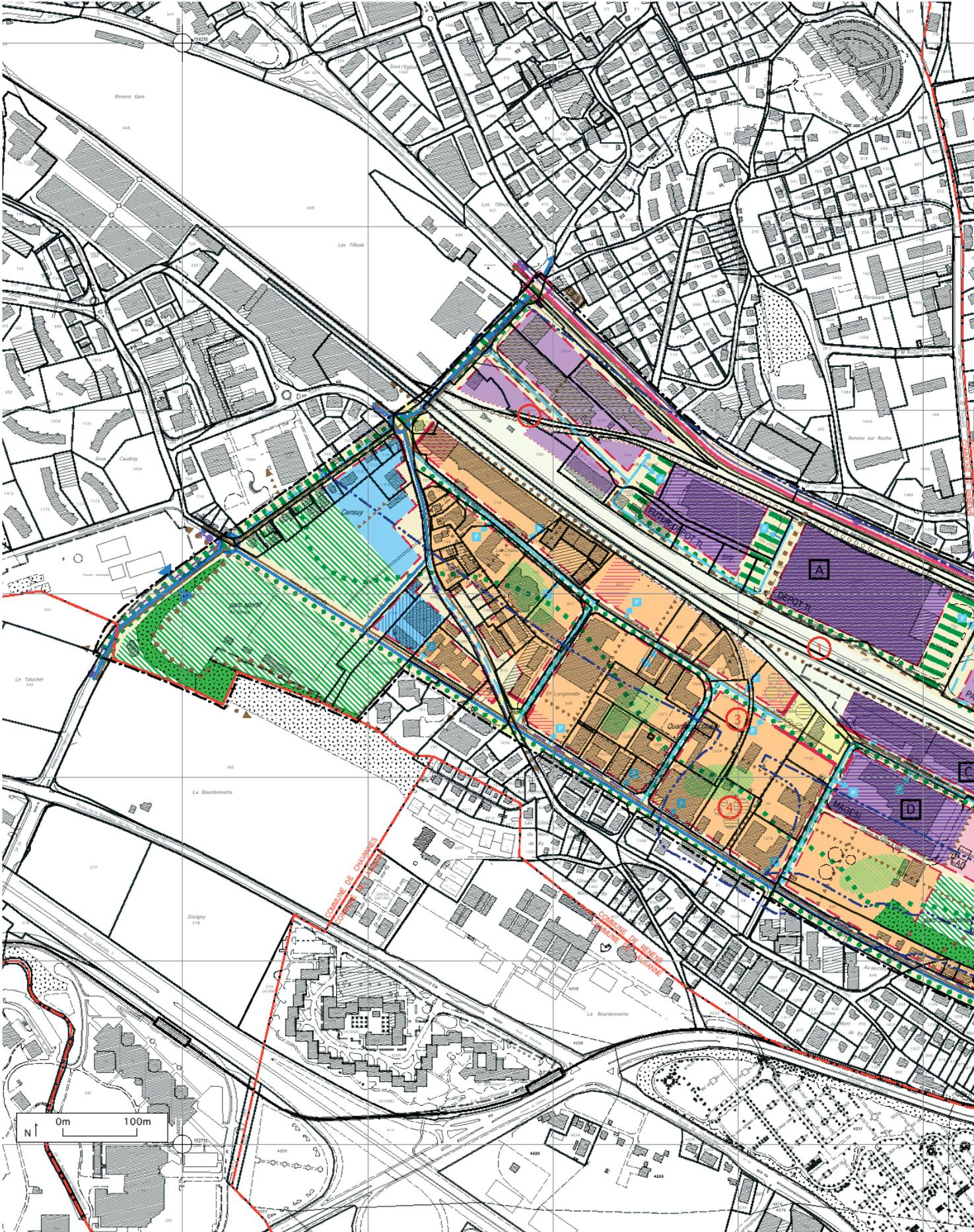
Neosys, «Malley, Notice de risque en aménagement du territoire, Document destiné à l'examen préalable des services», avril 2008.

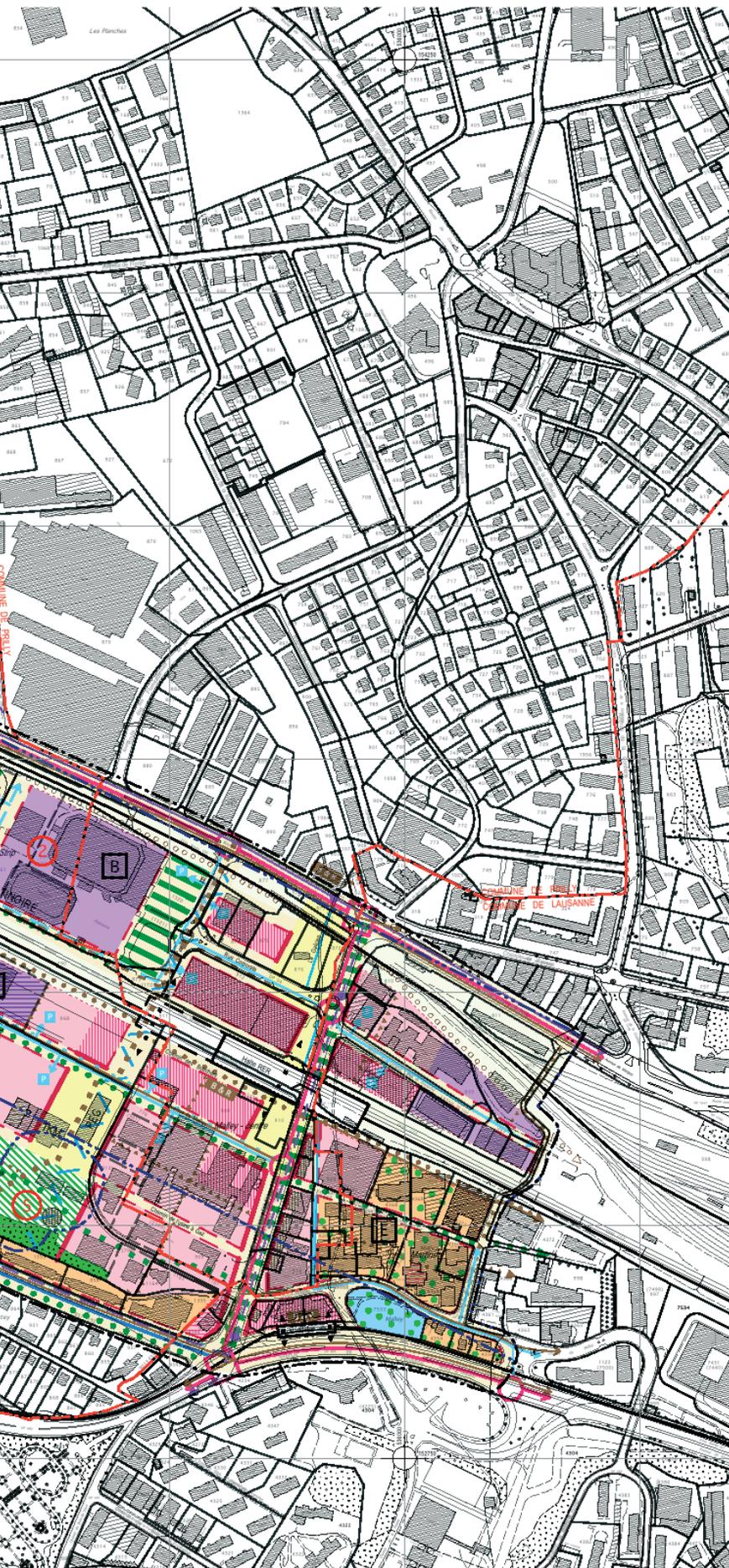
P+ Petermann Philippin, «PDL Malley: concept énergétique», décembre 2007.

MRS, «PDL Malley, Complément d'étude trafic», juin 2008.

Laurent Vago Expertises et Conseils Immobilier SA, «Rapport d'analyse immobilière», mai 2010.

6. PLAN DE SYNTHÈSE

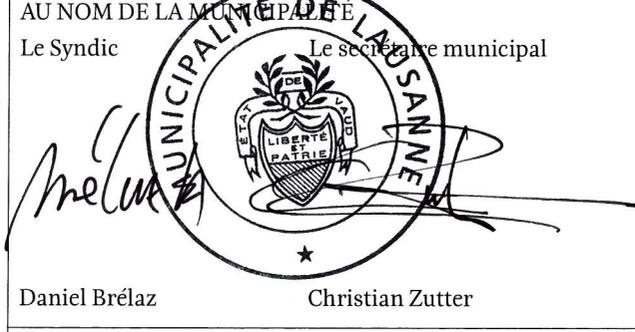
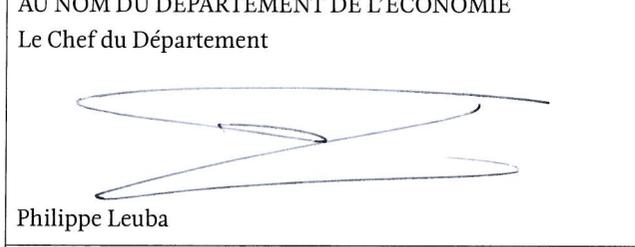




- Urbanisme**
- Vocations principales**
- Centre commerces, services, hôtellerie, habitat, équipements publics
 - Emploi commerces, bureaux, services, loisirs, sport, équipements publics
 - Emploi logistique admissible
 - Equipement public éducation, formation, culture, loisirs, sport, sanitaire
 - Equipement public bureaux et services admissibles
 - Habitat avec commerces, artisanat et services compatibles avec l'habitat
 - Axe culturel succession de vocations de loisirs, culturels et sportifs
 - Equipement existant Théâtre Kléber-Môleau (TKM), Chauffage à distance (CAD), Poste électrique du Galicien (PEG)
- Installations à risques (état 2008)**
- 1 Voies CFF
 - 2 Patinoire
 - 3 Voies ferrées
 - 4 Stockage de mazout
 - 5 Conduite et traitement de gaz
- Structures bâties**
- Secteur pour un point de repère fort, à l'échelle du secteur de Malley secteur possible pour l'implantation des immeubles-tour
 - Repère local élément haut avec ampleur locale, dépassant la silhouette de la ville
 - Élément identaire avec potentiel à conserver élément identaire fort caractérisant le lieu
 - Élément témoin du passé industriel trace industrielle avec éventuel potentiel à conserver
 - Front bâti définissant les places saisir les places publiques
 - Front bâti définissant la voie caractériser l'espace de la rue
 - Front bâti secondaire façade ferroviaire
- Structures bâties à conserver**
- A Dépôt TL
 - B La Poste
 - C Patinoire
 - D CIL
 - E Magési
 - F Quartier Martinet
- Espace public**
- Place urbaine caractérisant l'espace public
 - Voie ossature de l'espace public
 - Voies de chemin de fer surfaces rutières
- Paysage**
- Structures vertes**
- Élément linéaire nord-sud alignement d'arbres le long de la voie, élément vert structurant le Strip
 - Élément linéaire est-ouest allées d'arbres le long des voies structurantes ou aménagements verts équivalents dans le Strip
 - Balade fleurie, liaison piétonnière et écologique reliant les parcs et les espaces verts des quartiers
 - Tissu vert arborisation dense renforçant les couloirs verts à l'échelle du secteur de Malley
 - Présence de l'eau canaux, ruisseau canalisé caractérisant l'espace public
- Espaces verts**
- Forêt
 - Bois des Chênes / Bois du Gazomètre
 - Parc sportif et Parc du Gazomètre, à l'échelle du secteur de Malley emplacements à préciser par des études ultérieures
 - Ilot vert espaces verts semi-publics structurant les quartiers d'habitation
- Mobilité**
- Mobilité douce**
- Liaison modes doux structurante niveau agglomération
 - Liaison modes doux structurante nord-sud accrochage aux quartiers de voisinage, traversée des voies ferrées
 - Liaison modes doux secondaire nord-sud accrochage aux quartiers de voisinage, traversée des voies ferrées
 - Promenade importante est-ouest promenade de la crête
 - Promenade secondaire est-ouest promenade en hauteur, balade ferrée, promenade au pied de la pente
 - Promenade secondaire est-ouest promenade en hauteur, balade ferrée, à très long terme
 - Perméabilité piétonne du quartier
 - Parking pour les vélos
 - Liaison modes doux secondaire niveau agglomération
- Transports publics**
- Halte RER et stations métro M1 avec accès et avec extension
 - Chemin de fer Métro M1
 - Ligne de bus principale avec arrêts à titre indicatif
 - Axe fort des transports publics avec arrêts à titre indicatif
- Transports individuels motorisés**
- Route principale liaison principale d'agglomération
 - Accès collecteur
 - Accès de desserte
 - Accès au parking
 - Accès poids lourds option Av.de Malley et option Av.de Longemalle
 - Axe fermé aux transports individuels motorisés
 - Carrefour principal
 - Carrefour secondaire
 - Lieu de maîtrise de trafic résistance pour le transport individuel motorisé
 - Contrôle d'accès dosage du trafic de transport individuel motorisé
- Limites**
- Périmètre SDIM
 - Périmètre risques majeurs
 - Limites communales

7. VALIDATION

Les Municipalités des Communes de Lausanne, Prilly et Renens, ainsi que les chefs des Départements cantonaux de l'économie, des infrastructures et de l'intérieur prennent acte du contenu du présent Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM) et s'engagent à poursuivre les démarches destinées à atteindre les objectifs formulés dans ce document. Les CFF ont déclaré adhérer au SDIM en date du 10 avril 2011 (voir la déclaration d'adhésion ci-jointe).

<p>Pour la Commune de RENENS, le 29 JUIN 2012</p>	<p>Pour la Commune de PRILLY, le 29 JUIN 2012</p>
<p>AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ Le Syndic Le secrétaire municipal</p>  <p>Marianne Huguenin Jean-Daniel Leyvraz</p>	<p>AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ Le Syndic La secrétaire municipale</p>  <p>Alain Gillièron Joëlle Mojonnet</p>
<p>Pour la Commune de LAUSANNE, le 29 JUIN 2012</p>	
<p>AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ Le Syndic Le secrétaire municipal</p>  <p>Daniel Brélaz Christian Zutter</p>	
<p>Pour le Canton de VAUD, le 29 JUIN 2012</p>	
<p>AU NOM DU DÉPARTEMENT DE L'ÉCONOMIE Le Chef du Département</p>  <p>Philippe Leuba</p>	<p>AU NOM DU DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES Le Chef du Département</p>  <p>François Marthaler</p>
<p>AU NOM DU DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR La Cheffe du Département</p>  <p>Béatrice Métraux</p>	

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

RECU
19 AVR. 2012

IM-DV-RWT · Place de la Gare 1 · CP 345 · 1001 Lausanne

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

Berne, le 10 avril 2012

Déclaration d'adhésion au Schéma Directeur intercommunal de Malley (SDiM)

Mesdames, Messieurs,

Après plusieurs années de collaboration, le Schéma Directeur intercommunal de Malley (SDiM) est désormais finalisé et constitue une base solide pour le développement d'un nouveau quartier attractif au cœur de l'agglomération lausannoise.

Nous vous remercions d'avoir associé nos services au processus de planification. Selon nos prises de position du 8.7.2008 et du 28.11.2011, nous avons le plaisir de vous confirmer notre adhésion au SDiM et nous nous réjouissons de poursuivre le développement de ce projet, en particulier sur les parcelles dont nous sommes propriétaires.

En vous remerciant encore pour la collaboration fructueuse qui a été mise en place, nous vous présentons, Mesdames, Messieurs, nos salutations les meilleures



Jürg Stöckli
Chef de la division Immobilier
et membre de la Direction du groupe CFF



Hans Zimmermann
CFF Immobilier
Chef a.i. Portfolio Management

Copie à IM-DV-RWT