

Préavis N° 8-2016 au Conseil communal

sollicitant

- l'adoption du plan de quartier intercommunal «Malley-Gare»;
- l'adoption du projet routier avenue de Malley et rue de l'Usine à gaz avec création d'une zone 30 km/h;
- l'adoption de la modification de la limite communale entre Prilly et Renens.

Dates proposées pour les séances de Commission :

**Mardi 3 mai 2016 à 18h00 sur le site de Malley,
Mercredi 4 mai 2016 à 19h00 - Castelmont, salle 3**

Délégué de la Municipalité : Alain Gillièron

Table des matières

1. Plan de quartier (PQ)	2
1.1 Contexte urbain	2
1.2 Partenaires	4
1.3 Historique du projet, information et concertations	4
1.4 Description du projet de plan de quartier	5
1.4.1 Périmètre	5
1.4.2 Composition urbaine : les Coulisses de Malley	6
1.4.3 Buts du plan de quartier	6
1.4.4 Aires d'évolution des constructions et capacités constructives	6
1.4.5 Souplesse des gabarits : fluctuation des hauteurs et des formes des bâtiments	7
1.4.6 Accessibilité et mobilité	8
1.4.7 Développement durable	9
1.4.8 Qualité des constructions et de l'utilisation des aires de construction	9
1.5 Caractéristiques chiffrées du projet	10
1.6 Développement du site et calendrier	10
1.7 Equipements collectifs et aspects fonciers	11
1.7.1 Equipements techniques	11
1.7.2 Installations d'intérêt public	11
1.8 Procédure LATC	12
1.8.1 Approbation des Municipalités et examens cantonaux	12
1.8.2 Réponse aux oppositions et observations	12
1.8.3 Suite de la procédure	18
2. Equipements techniques et estimation des coûts	18
2.1 Contributions aux équipements techniques	18
3. Taxe relative au financement de l'équipement communautaire	19
4. Aspects financiers	19
4.1 Equipements techniques	19
4.2 Taxes sur les équipements communautaires	19
4.2.1 Apport financier	19
4.2.2 Pertes liées à l'impôt sur les gains immobiliers	19
4.2.3 Affectation de la taxe	19
4.2.4 Utilisation de la taxe	19
5. Conclusions	19

Prilly, le 12 avril 2016

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Objectifs du préavis

Le présent préavis intercommunal représente une étape essentielle vers la réalisation d'un nouveau quartier dans le secteur de Malley, site stratégique pour le développement urbain non seulement des Villes de Prilly et Renens mais également de toute l'agglomération Lausanne-Morges. Ce secteur, autour de la halte CFF Prilly-Malley, est appelé à devenir un nouveau centre urbain, comprenant des logements, des activités, des équipements et des espaces publics de qualité. Le plan de quartier Malley-Gare, au sud des voies ferrées, constitue une pièce fondamentale pour concrétiser ces objectifs.

Le plan de quartier soumis à l'approbation du Conseil communal comprend les réponses des Municipalités aux oppositions au projet; il est accompagné de deux objets sur lesquels votre Conseil doit aussi statuer : le projet routier pour la future avenue de Malley et la rue de l'Usine à gaz, ainsi que la modification de la limite communale entre Prilly et Renens, nécessaires tous les deux au nouveau quartier.

Les buts du présent préavis sont :

- l'adoption du plan de quartier intercommunal «Malley-Gare» et l'approbation des réponses aux oppositions;
- l'adoption du projet routier Avenue de Malley et rue de l'Usine à gaz avec création d'une zone 30 km/h et l'approbation des réponses aux oppositions;
- l'adoption de la modification de la limite communale entre Prilly et Renens.

Préambule

Ce préavis, fort dense et complet, se veut le premier du développement de la partie intercommunale de cette friche de Malley, dont le moins que l'on puisse dire, c'est "qu'elle attend Godot" depuis de très longues années. Nul besoin de revenir sur son passé, car l'état actuel et visuel permet de ne pas trop se poser de questions si la collectivité doit proposer un projet ou pas ! Et c'est aux décideurs de ce début de 21^{ème} siècle, tant Municipaux que Conseillers communaux, à prendre leurs responsabilités pour donner à ce bout de territoire urbain une affectation en rapport avec sa situation optimale et privilégiée. On peut certes garder une certaine nostalgie, mais à l'évidence, il est plus que temps de donner à cette partie de l'Ouest lausannois la place qu'il mérite.

C'est ce que propose ce plan de quartier (PQ) «Malley-Gare», à savoir : un binôme constructif renannais-prillérain situé aux bords de la halte CFF Prilly-Malley, premier élément d'un ensemble de quatre planifications qui donneront à ce lieu une cohérence et présence urbanistiques bienvenues. Place maintenant à la substantifique moelle de ce préavis.

1. Plan de quartier (PQ)

1.1 Contexte urbain

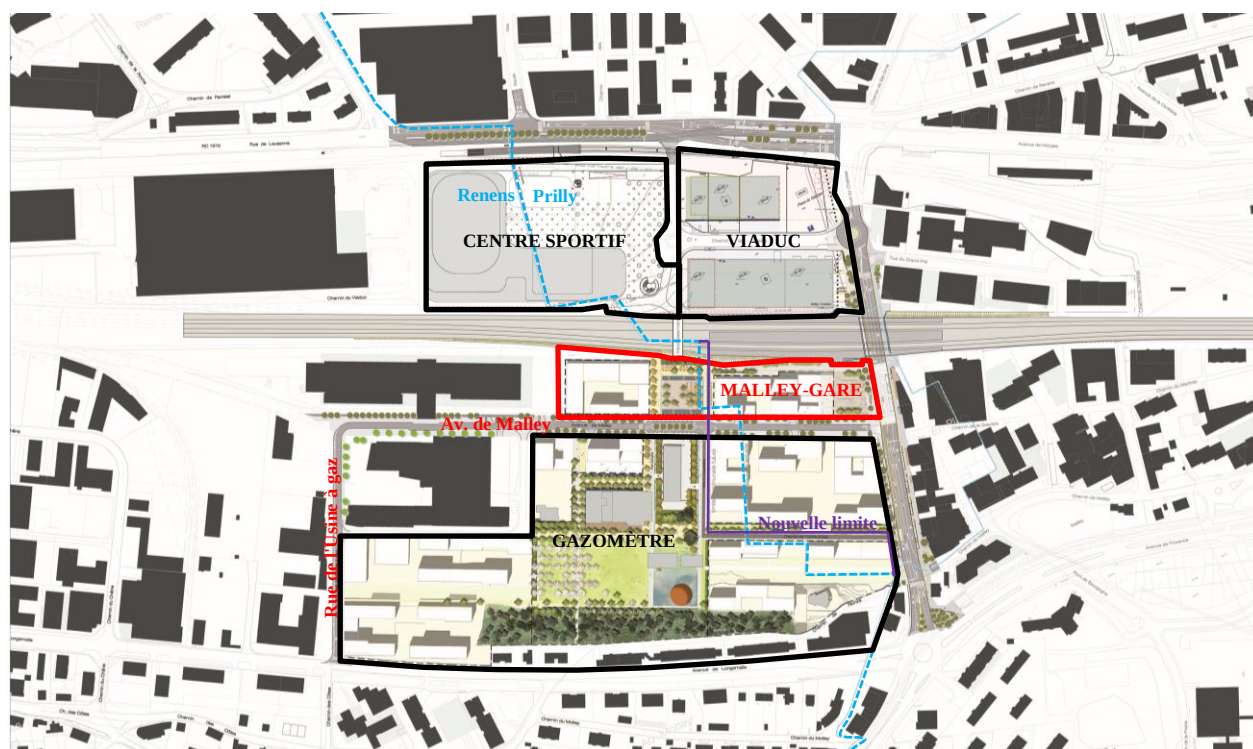
Au carrefour des Communes de Lausanne, Prilly et Renens, le futur quartier Malley-Gare se situe dans la plaine de Malley, à proximité immédiate de la halte CFF Prilly-Malley, et plus précisément sur un terrain de 15'881 m² qui longe les voies ferrées par le sud. Autrefois partiellement occupé par les anciens abattoirs, il est aujourd'hui disponible et idéal pour satisfaire les besoins en urbanisation (logements, équipements, espaces publics, etc.).

Le site est situé dans un lieu central et stratégique. Il bénéficie de conditions exceptionnelles pour accueillir la réalisation d'un quartier urbain mixte et de forte densité. Actuellement libre de constructions, affecté en zone industrielle pour Prilly et en zone industrielle, d'ordre non contigu, pour Renens, il constitue un terrain en friche, en plein milieu urbain et très bien localisé par rapport aux centres villes de Lausanne, Prilly et Renens. Déjà très bien desservi par les transports publics (train, métro et bus), le secteur disposera en plus d'une ligne de tram (t1) et d'un BHNS prévus dans les années à venir. Identifié comme un site stratégique par le projet d'agglomération Lausanne-Morge (PALM), le secteur est appelé à devenir une nouvelle centralité secondaire structurante du système urbain.

Malley-Gare fait partie d'une planification d'ensemble cohérente, concertée et entièrement coordonnée. Le Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM), établi en 2012 par les Municipalités de Lausanne, Prilly et Renens ainsi que l'État de Vaud, offre un cadre commun permettant d'orienter et fédérer les initiatives publiques et privées dans le secteur. Totalisant plus de 830'000 m² de terrain, Malley recèle un potentiel exceptionnel pour accueillir une partie importante de la croissance urbaine prévue dans les années à venir. L'objectif du SDIM est d'y créer un morceau de ville de haute durabilité de façon à améliorer considérablement les conditions de vie dans cette partie du territoire, aujourd'hui partiellement délaissée. Le plan de quartier Malley-Gare poursuit cet objectif et respecte strictement les principes d'aménagement inscrits dans le SDIM.

En raison de l'envergure, de la complexité et de l'importance de Malley, les Municipalités de Prilly et Renens ont convenu de concentrer dans un premier temps les efforts sur Malley-Centre, sous-secteur intercommunal autour de la halte CFF Prilly-Malley qui est appelé à devenir le nouveau centre (cf. plan ci-dessous). Celles-ci ont impulsé une dynamique de projet à Malley-Centre, accélérant les différents sous-projets qui composent l'ensemble. Plusieurs groupes de travail associant des délégués de Prilly, Renens, du Canton, des propriétaires des terrains, du bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) et des spécialistes confirmés, ont été constitués pour mettre en œuvre la vision urbaine de ce quartier et en assurer la coordination et la cohérence.

Aujourd'hui, quatre sites sont en cours de planification à Malley-Centre (cf. plan ci-dessous), totalisant environ 280'000 m² de surface de plancher maximale projetée (capacité constructive). Un programme potentiel d'envergure qui se compose d'environ 120'000 m² dédiés à l'habitation, 100'000 m² aux activités tertiaires (bureaux, commerces, artisanales et (para-)publiques), 50'000 m² au sport (d'intérêt cantonal) et 10'000 m² d'utilité publique (école, maison de quartier, etc.). Ce programme est accompagné de plusieurs projets d'infrastructure structurants de l'espace public, nécessaires pour optimiser le fonctionnement du système urbain. Une première étape devrait voir le jour en 2020 et l'ensemble pourrait être achevé en 2025. Au-delà des planifications propres au périmètre de Malley, deux grands projets d'infrastructure de transport traversent le secteur : le tram t1 et la 4^{ème} voie/saut-de-mouton CFF.



Le plan de quartier Malley-Gare dans le sous-secteur Malley-Centre

Malley-Gare est donc non seulement la première pièce d'un nouveau centre urbain, mais aussi de tout le secteur de Malley. En juillet 2012, suite à l'inauguration de la halte CFF Prilly-Malley et de la signature du SDIM, l'objectif de la ville durable est entré dans une phase de concrétisation. Le plan de quartier Malley-Gare est un premier résultat, important et indubitablement une pièce fondamentale pour engager la mutation de l'ensemble. Il fixe les principes d'aménagement pour une urbanisation durable et de qualité, difficile à concrétiser autrement.

Dans une perspective plus globale, ce projet permet réellement de "construire la ville en ville", en utilisant de manière plus judicieuse et mesurée cette ressource rare que constitue le sol. Le développement de ce quartier urbain restituera aux Communes de Prilly et Renens un site aujourd'hui en marge et le connectera aux quartiers voisins existants et futurs, ainsi qu'au système d'agglomération. Il accueillera une nouvelle population composée d'habitants et d'actifs, d'entreprises, de bureaux et commerces, qui viendront s'y installer.

1.2 Partenaires

Outre les Villes de Prilly et Renens, les partenaires de ce plan de quartier sont les CFF SA et la Ville de Lausanne, propriétaires actuels des terrains.

Le Service du développement territorial (SDT) du Canton, à travers son Groupe opérationnel des pôles (GOP), ainsi que le bureau du SDOL, ont participé à l'élaboration de ce plan de quartier.

1.3 Historique du projet, information et concertation

En 2002 déjà, un concours Européen a permis d'entamer les premières réflexions urbanistiques pour la transformation du site des anciens abattoirs.

En 2005, le chantier 2 du SDOL "Secteur Bussigny à Sébeillon / Lignes directrices et stratégie d'aménagement / Malley" a reconnu le secteur comme une nouvelle centralité à moyen terme (2020), un pôle de centre-ville de haute qualité, attirant des visiteurs de toute l'agglomération. Ce projet ambitieux appelait, déjà à l'époque, la structuration d'un lieu brillant, à image forte, doté d'accents architecturaux affirmés qui rendraient lisible son importance dans l'agglomération. La traversée perpendiculaire aux voies ferrées se prolongeant au centre du PQ avait déjà été imaginée. L'étude du chantier 2 a été soumise pour avis aux Municipalités en mai 2005 et une consultation publique a eu lieu du 8 juin au 4 juillet 2005.

En 2006, des études tests pour le développement de Malley ont été menées par le bureau du SDOL, lors desquelles quatre bureaux d'architectes urbanistes ainsi que des représentants des Communes et du Canton ont été invités à participer à "l'exploration de Malley par le projet". Deux soirées "portes ouvertes" pour la population avec consultation publique ont été organisées. La démarche a permis d'étudier les potentiels et les vocations des lieux ainsi que définir les principaux principes d'aménagement. Cette étude a fait l'objet d'une synthèse qui a servi de base pour élaborer le SDIM.

En 2007, un mandat pour l'élaboration d'un plan directeur localisé de Malley a été attribué à un groupement piloté par le bureau Bauart Architectes Urbanistes SA, suite à une procédure d'appel d'offres sur invitation. Début 2011, le statut de ce document a été revu et modifié en un schéma directeur. Entre 2007 et 2010, plusieurs études de faisabilité ont été menées pour préciser les objectifs de la planification.

Le SDIM a été mis en consultation publique du 26 mai au 27 juin 2011, et présenté lors de séances d'information. Sous l'intitulé "Malley s'éveille", une palissade d'information a été mise en place sur le site du PQ dans le but d'informer en permanence sur les différents développements et planifications prévus. Depuis, divers événements ont réuni habitants, élus et propriétaires autour du projet du SDIM (séances d'information, visites guidées, stands, interventions artistiques sur la boule à gaz, marché du SDOL, etc.).

Enfin, le 29 juin 2012, simultanément à l'inauguration de la halte CFF Prilly-Malley, le SDIM a été signé par les Municipalités de Lausanne, Prilly et Renens, ainsi que par les Chefs des Départements cantonaux de l'Économie, des Infrastructures et de l'Intérieur, prenant acte de son contenu et s'engageant à poursuivre les démarches destinées à atteindre ses objectifs. Les CFF ont déclaré adhérer au SDIM le 10 avril 2011. Dès ce moment, le SDIM est devenu le cadre commun de référence pour le développement de la plaine de Malley, et la planification est entrée dans une phase de concrétisation.

En 2012, un concours international d'urbanisme et d'espaces publics pour la partie sud du secteur Malley-Centre a été organisé par le bureau du SDOL, à la demande des Communes de Prilly et Renens et en collaboration avec la Commune de Lausanne, l'Etat de Vaud et les CFF SA. Le jury unanime a retenu le projet "Les Coulisses de Malley", du groupement français composé par les bureaux In Situ Architectes Paysagistes et FHY Architectes Urbanistes. Une soirée d'information ouverte au public a eu lieu lors de la cérémonie d'annonce des résultats. Les projets ont été exposés publiquement durant le mois de février 2012. Les lauréats du concours se sont vus attribuer l'élaboration des projets des espaces publics principaux et de deux plans de quartier, dont le PQ Malley-Gare et l'avenue de Malley, soumis aujourd'hui au vote du Conseil communal.

Entre 2012 et 2014, diverses études ont été menées entre Communes, Canton, propriétaires et groupe mandataires pour accompagner l'élaboration des deux PQ et alimenter les négociations entre Communes et propriétaires, dont notamment une étude de trafic, une notice d'impact sur l'environnement, un concept énergétique et des études préliminaires pour les espaces publics. Ces dernières, confiées aux bureaux In Situ Architectes Paysagistes et CSD Ingénieurs SA, ont permis de préciser les qualités et les coûts des équipements techniques pour l'ensemble du site des Coulisses.

Les résultats des différentes études ont permis d'obtenir, en juillet 2013, un premier projet du PQ Malley-Gare. Celui-ci a été validé par les Municipalités, en août 2013, et transmis pour examen préalable aux services de l'Etat. Pour répondre aux exigences de ces derniers, le dossier du PQ a été complété (Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions) avec le projet routier pour l'avenue de Malley (Loi sur les routes) et le projet de modification de la limite communale (Loi sur les communes). En juin 2014, l'ensemble du dossier, composé et complété par ces trois objets, a été transmis aux services de l'Etat pour un examen complémentaire. Finalement, ce dernier a autorisé, en octobre 2014, à soumettre le dossier du PQ à l'enquête publique selon l'article 57 LATC.

Conformément aux dispositions légales en vigueur, le projet de plan de quartier intercommunal Malley-Gare a été mis à l'enquête publique du 28 janvier au 26 février 2015. Le projet routier avenue de Malley et rue de l'Usine à gaz avec création d'une zone 30 km/h ainsi que la modification de la limite communale ont été mis à l'enquête simultanément. Une soirée publique pour présenter le projet a été organisée le 4 février 2015 sur place, ce qui a permis aux participants de mieux connaître, voire de découvrir, le site et les affiches informatives sur la palissade. Ces dernières ont été exposées du 2 février au 1^{er} mai 2015 afin d'informer la population sur le projet de PQ et les projets connexes.

1.4 Description du projet de plan de quartier

1.4.1 Périimètre

Le périmètre du projet s'inscrit dans le périmètre du projet des Coulisses. Il est constitué par un terrain en friche, libre de toute construction et délimité comme suit :

- au sud : par la future avenue de Malley;
- à l'ouest : par l'avenue du Chablais;
- à l'est : par la parcelle 968 appartenant aux CFF SA et occupée actuellement par la déchèterie de Malley;
- au nord : par les voies de chemin de fer.



Vues aériennes du site Malley-Gare

Propriétaires des parcelles

Le périmètre du plan de quartier comprend six parcelles appartenant à deux propriétaires, pour une surface totale de 16'216 m² :

- Ville de Lausanne :
Parcelles n° 909, 910 et 1073 sur Prilly : 6'202, 1'222 et 419 m²;
Parcelles n° 776 et 973 sur Renens : 396 et 426 m².
- CFF SA :
Parcelle n° 968 sur Renens : 7'551 m².

Il est précisé que dès l'entrée en force du PQ, l'ensemble du périmètre passera aux CFF SA, conformément à un accord d'échange de terrains convenu entre les propriétaires et conclu dans le cadre de la réalisation du nouveau Musée cantonal des Beaux-Arts à Lausanne (pôle muséal). Cela aura pour conséquence que les CFF SA seront, à terme, le seul propriétaire foncier du périmètre du PQ.

1.4.2 Composition urbaine : les Coulisses de Malley

S'appuyant sur la géographie du site marquée par l'axe ferroviaire parallèle au coteau, l'armature urbaine du nouveau quartier (PQ Malley-Gare et Malley-Gazomètre) s'organise en un système de "coulisses". Les PQ retranscrivent en volume les qualités et la diversité des architectures industrielles passées. Des socles unitaires servent d'ancrage à des bâtiments qui émergent à des hauteurs variées. Trois bâtiments hauts, dont deux sur Malley-Gare, permettent de dégager de l'espace public et mettre l'accent sur la future place de la halte CFF, dite "place de Malley", et sur la future place calée à une nouvelle traversée sous voies CFF, dite "place de la Coulisse". Ces trois bâtiments hauts dessinent également une nouvelle silhouette permettant d'affirmer le nouveau Malley dans le skyline lausannois. Ces émergences contribuent à rythmer et à jalonner le quartier tout en offrant des vues lointaines et un meilleur ensoleillement aux habitants grâce à un système de quinconces. Des fonctions différenciées coexistent au sein des aires bâties, en synergie avec les espaces libres qui les bordent et en enrichissent les usages quotidiens. Enfin, une gestion écologique des ressources naturelles, inspirée du concept de la «Société à 2000 watts», contribue à donner au quartier une identité forte et nouvelle. Des mesures d'aménagement encourageant la mobilité douce, l'utilisation des énergies renouvelables, l'autonomie des bâtiments, les toitures végétalisées, la récupération des eaux pluviales et l'optimisation des densités bâties complètent la composition urbaine.

1.4.3 Buts du plan de quartier

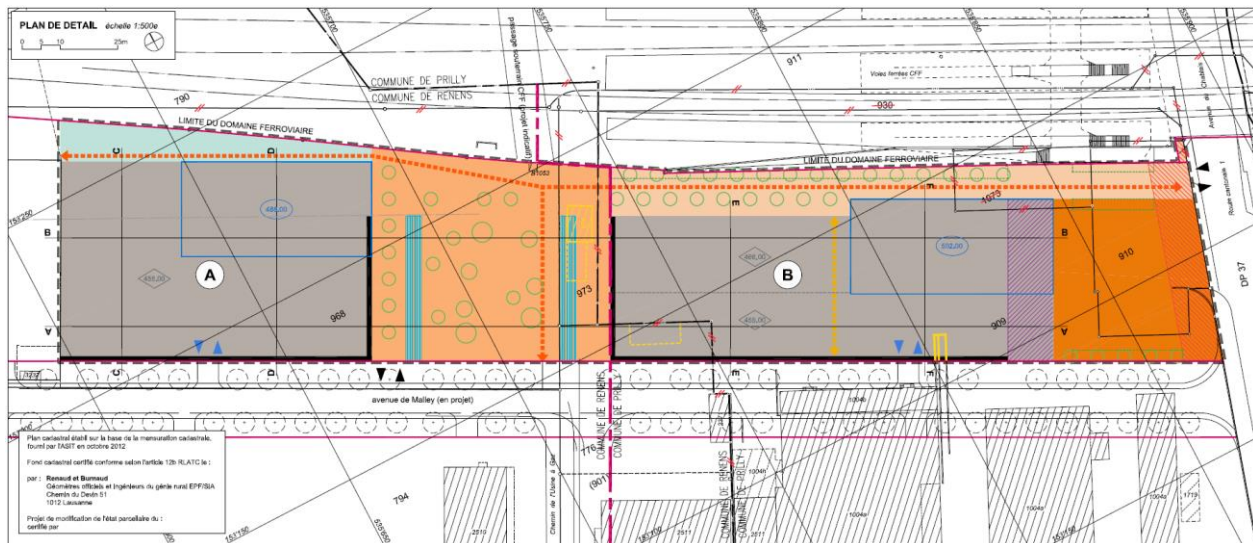
Alors que les parcelles sises dans le périmètre du PQ sont actuellement affectées en zone industrielle (d'ordre non contigu pour Renens), le PQ affecte tout le périmètre du plan en zone centrale de forte densité. Le plan a pour but de :

- réaliser un quartier urbain mixte et de forte densité dans le secteur de Malley;
- créer des espaces publics de qualité qui permettent de prolonger le réseau de mobilité douce existant et de garantir la perméabilité piétonne du site;
- créer deux bâtiments hauts emblématiques pour accentuer l'importance du site;
- contribuer à créer un secteur de ville de haute durabilité environnementale, sociale et économique (quartier durable);
- garantir des réalisations architecturalement exemplaires en permettant notamment la variété des volumes bâtis.

1.4.4 Aires d'évolution des constructions et capacités constructives

Le plan se compose de deux aires d'évolution de constructions mixtes, A sur Renens et B sur Prilly, destinées à l'habitation ainsi qu'aux activités tertiaires (bureaux et commerces), artisanales et (para-) publiques moyennement gênantes. Le programme est conditionné par les contraintes liées aux risques ferroviaires (OPAM). Pour cette raison, la part dédiée à l'habitation est limitée à 40 %. L'habitation est prohibée au rez-de-chaussée et les activités génératrices d'animation sont obligatoires pour les surfaces du rez-de-chaussée donnant sur l'avenue de Malley et les places de Malley et de la Coulisse. Le plan définit un périmètre d'implantation des bâtiments hauts dans chacune des aires A et B. La capacité constructive maximale à l'intérieur des aires d'évolution des constructions est de 52'500 m² de surface de plancher déterminante (SPd) et se répartit comme suit :

- aire A : 20'500 m² sur Renens;
- aire B : 32'000 m² sur Prilly.



Plan de détail du plan de quartier Malley-Gare

Modification de la limite communale (cf. annexe)

La limite territoriale est modifiée et correspond au futur domaine public prévu dans les périmètres des PQ Malley-Gare et Malley-Gazomètre. Dans le PQ Malley-Gare, la nouvelle limite est fixée par rapport à la future place de la Coulisse, côté Renens. De ce fait, l'aire B du PQ Malley-Gare passe entièrement sur Prilly. Dans le PQ Malley-Gazomètre, la nouvelle limite est fixée par rapport à l'axe du futur chemin de l'Usine à gaz et à l'espace public autour du poste électrique du Galicien, côté Renens. De ce fait, l'aire B du PQ Malley-Gazomètre passe entièrement sur Prilly. L'échange de terrains se fait "mètre pour mètre", à savoir le solde en mètres carrés des surfaces communales reste identique.

1.4.5 Souplesse des gabarits : fluctuation des hauteurs et des formes des bâtiments

Actuellement le PQ n'est pas encore au stade des projets architecturaux. Il consiste en un programme volumétrique défini par des implantations obligatoires, des rez-de-chaussée d'une hauteur minimale de 4 mètres, un système de quinconces, des hauteurs maximales et des gabarits beaucoup plus larges que le volume théorique maximal de sa capacité constructive. Ce dernier mécanisme permet de disposer les nouvelles surfaces avec souplesse et créativité sans obligatoirement atteindre les hauteurs maximales autorisées. Une marge de manœuvre importante est garantie et sera précisée dans le cadre d'un ou plusieurs concours d'architecture.

Hauteurs des bâtiments

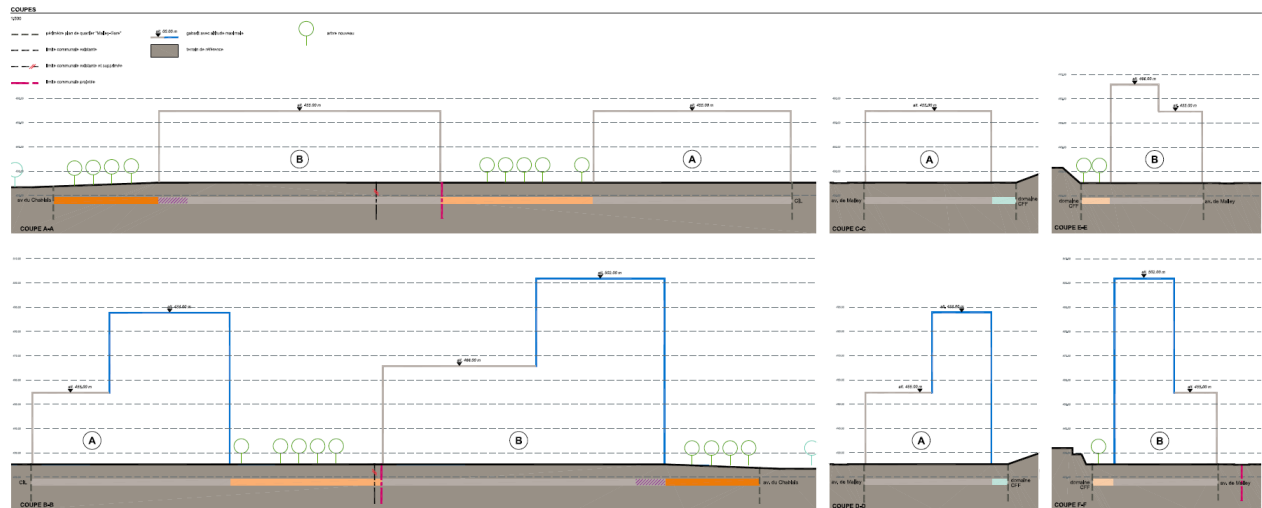
La hauteur finale des bâtiments n'est donc pas fixée par le PQ. Toutefois, la hauteur maximale permise est limitée par deux paramètres : des altitudes maximales définies dans le plan et des capacités constructives maximales définies dans le règlement. A titre d'exemple, dans l'aire A sur Renens, un projet de tour basse mais très compacte pourrait atteindre la surface de plancher maximale sur seulement 11 étages (environ 34 mètres), tandis qu'un projet de tour haute mais très élancée pourrait se réaliser sur 21 étages (maximum 63 mètres). L'aire B sur Prilly suit exactement le même mécanisme : 14 étages (environ 43 mètres) pour une tour basse mais compacte et 25 étages pour une tour haute mais élancée (maximum 77 mètres). Les hauteurs correspondantes aux altitudes maximales définies dans le plan sont d'environ :

- aire A : 30 mètres pour la partie basse du gabarit et 63 mètres pour la partie haute;
- aire B : 30 et 40 mètres pour la partie basse du gabarit et 77 mètres pour la partie haute.

Les superstructures à fonction technique peuvent ponctuellement dépasser les altitudes maximales (caisse d'ascenseurs, antennes, etc.). Ces hauteurs ont été déterminées par les spécialistes qui ont élaboré les PQ Malley-Gare et Malley-Gazomètre sur la base du projet des Coulisces (lauréat du concours d'urbanisme et d'espaces publics) et du SDIM. Ce dernier préconise pour le sous-secteur Malley-Centre une composition urbaine comprenant des tours avec des dimensions à l'échelle de l'agglomération, allant jusqu'à environ 30 étages (environ 91 mètres), en respectant le principe du SDIM, soit de permettre la création de repères architecturaux emblématiques dans cet endroit.

Concours d'architecture

L'organisation des concours est garantie par voie conventionnelle, ceci pour assurer des réalisations de qualité, à la hauteur des enjeux du site. Les projets issus du ou des concours d'architecture feront l'objet d'une exposition publique après les délibérations du jury.



Coupes du plan de quartier Malley-Gare

1.4.6 Accessibilité et mobilité

Dans l'ensemble du périmètre du PQ aucune circulation motorisée n'est autorisée, à l'exception des véhicules de service et de livraison. L'accessibilité au site est garantie par la future avenue de Malley qui longe le périmètre au sud, par le futur passage inférieur des voies ferrées qui crée un accès depuis le nord et bien entendu par l'avenue du Chablais qui sera requalifiée. De plus, deux liaisons de mobilité douce, réservées à l'usage des piétons et des vélos, traversent le site, tout comme une liaison uniquement piétonne à travers l'aire B. Leur continuité et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite doivent être garanties.

Stationnement et génération de trafic

Les places de stationnement des véhicules automobiles et deux-roues motorisés doivent en principe être réalisées en sous-sol. Cependant, elles peuvent être réalisées dans les niveaux hors sol des constructions sous certaines conditions visant à assurer un rez-de-chaussée et un espace public de qualité. L'accès au stationnement doit s'effectuer impérativement par l'avenue de Malley. Au maximum, un seul accès par aire est autorisé. Selon l'étude de trafic réalisée par le bureau Transitec SA, le nombre maximum de places de stationnement par types de véhicules, calculé selon la norme VSS 640.281 et en appliquant un coefficient de réduction important (50 % pour l'habitation et 80 % pour les autres destinations), du fait de l'excellente offre en transports publics du site (actuelle et future), est le suivant :

- voitures : 340 dont 160 pour les visiteurs;
- motocycles : 55;
- vélos : 700 à 850 dont environ 300 à 350 de courte durée (à l'extérieur).

Ce résultat est en totale conformité avec les objectifs communaux, régionaux et cantonaux en matière d'aménagement du territoire et de mobilité. Selon l'étude de trafic, le plan de quartier générera un trafic compris entre 1'900 et 2'200 uv/h (unité de véhicules par heure), une fois entièrement mis en service. A l'heure de pointe du soir, cela se traduira par un trafic supplémentaire de l'ordre de 260 uv/h aux portes du site. Ce trafic supplémentaire peut être écoulé sur le réseau routier existant sans nécessité d'adaptations importantes. Cependant, pour garantir l'accessibilité au site, la mise en œuvre du plan de quartier doit s'accompagner par la réalisation de l'avenue de Malley.

Projet routier pour l'avenue de Malley et la rue de l'Usine à Gaz en zone 30 km/h (cf. annexe)

Le projet routier a comme but de garantir l'accessibilité au site en modifiant l'affectation du sol en domaine public (Loi sur les routes). Le projet concerne deux axes routiers. Le premier est la première étape de la future avenue de Malley, ligne droite de 520 mètres partant de l'avenue du Chablais vers l'ouest, située actuellement sur les parcelles appartenant à la Ville de Lausanne et aux CFF SA. Le deuxième, dans la continuité de l'avenue de Malley, est la rue de l'Usine à gaz, ligne droite de 210 mètres, qui établit la jonction avec l'avenue de Longemalle. Le projet a une emprise d'environ 12'981 m², réparti entre Prilly (3'258 m²) et, majoritairement, Renens (9'723 m²). Ces axes sont prévus pour une circulation de transports individuels et cyclistes en double sens et en zone 30 km/h, conformément aux prérogatives actuelles. Ils sont considérés comme des routes de desserte et il n'est pas prévu d'y accueillir des transports en commun dont les arrêts existent à proximité. Le profil type de la chaussée est d'une largeur uniforme de 6.30 mètres. Il est dimensionné pour permettre l'accès des camions poids-lourds à la déchèterie de Malley. Des bandes cyclables de 1.50 mètres de largeur peuvent être intégrées des deux côtés de la chaussée. En plus des arbres existants qui seront conservés, le projet prévoit environ 88 nouveaux arbres plantés dans des fosses continues intégrées aux trottoirs, comblées par des mélanges terre-pierre. Le projet routier a été conçu par CSD ingénieurs SA sur la base des études préliminaires pour les espaces publics du futur quartier, établies par In Situ Architectes Paysagistes (lauréats du concours d'urbanisme et d'espaces publics pour Malley-Centre). Suite à l'adoption de votre conseil, l'aménagement du futur domaine public sera précisé par les Communes territoriales. L'objectif pour la suite est de réaliser un espace public de qualité, tout en favorisant la cohabitation de tous les usagers de la rue (piétons, personnes à mobilité réduite, vélos, voitures, poids-lourds et convois spéciaux, etc.) et en évitant le possible trafic de transit entre les avenues du Chablais et de Longemalle.

1.4.7 Développement durable

Le plan de quartier répond à de nombreux objectifs d'un développement urbain durable. Par son emplacement et par la mixité d'usages qu'il propose, il contribue fortement à la création d'une nouvelle centralité urbaine intercommunale, autour de la halte CFF Prilly-Malley dans des terrains aujourd'hui majoritairement en friche. Le plan de quartier contribue ainsi à la mise en œuvre du site stratégique de Malley, du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, du projet d'agglomération Lausanne-Morges, et revêt donc une importance à l'échelle cantonale. A proximité d'une interface de transports multimodale, Malley-Gare encourage la mobilité douce et l'usage des transports publics par une réduction importante du nombre de places de parc des véhicules automobiles et deux-roues motorisés, ainsi que grâce aux nombreux stationnements pour vélos prévus pour les usagers des nouvelles constructions et de la halte CFF (Bike+Rail). En créant de nouveaux espaces publics et en les accompagnant d'activités créatrices d'animation, il permet à une vie sociale riche de se développer dans le secteur. Enfin, le plan de quartier affirme sa volonté de créer un lieu de vie réellement durable en prévoyant des constructions denses, mixtes, compactes, diverses, à toits végétalisés et répondant aux exigences contemporaines d'économie d'énergie (autoproduction, autonomie et énergie positive) ainsi que de protection contre le bruit, les risques d'accidents majeurs, les vibrations et les sons solidiens.

Site 2000 watts

Le projet de Malley-Gare a en outre été certifié "Site 2000 watts" le 15 septembre 2015 par l'Association Cité de l'énergie et le programme SuisseEnergie de la Confédération, pour ses résultats démontrables et exemplaires en termes de durabilité dans la phase de planification, une première en Suisse romande. Ce label représente également un engagement fort de la part des CFF SA, à ce stade, pour réaliser un ensemble bâti durable suivant les critères de la Société à 2000 watts.

1.4.8 Qualité des constructions et de l'utilisation des aires de construction

Le PQ n'est pas exhaustif. Il offre une marge de manœuvre importante. Cependant, une analyse soignée des projets de construction devra se faire dans tous les cas pour garantir la qualité tant urbanistique qu'architecturale du futur quartier. Tout maître d'ouvrage assume une responsabilité vis-à-vis de son environnement. C'est pourquoi, des principes qualitatifs ont été imposés aux propriétaires dans le but de les aider à assumer cette responsabilité :

- mixité de logement, soit 50 % de logements subventionnés et loyers contrôlés, et 50 % de logements en marché libre. Ce principe sera appliqué à l'ensemble du site de Malley Coulisses;
- diversité de types d'activités dans le rez-de-chaussée;

- accès public au dernier étage des bâtiments hauts;
- accès public aux espaces extérieurs;
- respect du standard Site 2000 watts;
- respect du standard Minergie A-ECO;
- subordination des formes architecturales des bâtiments à une composition d'ensemble;
- concours d'architecture pour les bâtiments et ses espaces extérieurs;
- information et participation des futurs habitants à la définition des espaces extérieurs.

1.5 Caractéristiques chiffrées du projet

Surface du terrain :	16'216 m ² (100 %)
Nouveaux espaces publics (environ) :	19'589 m ²
- Dans le périmètre du PQ :	6'608 m ² (41 %)
Chemin des Bouchers : 1'556 m ² sur Prilly	
Place de Malley : 1'734 m ² sur Prilly	
Place de la Coulisse : 3'318 m ² sur Renens	
- Hors périmètre du PQ mais engendrés par le projet :	12'981 m ²
Avenue de Malley : 10'318 m ² sur Prilly et Renens (hors PQ)	
Rue de l'Usine à gaz : 2'663 m ² sur Renens (hors PQ)	
Capacité constructive (SPd totale) :	52'500 m ²
- SPd max dédiée à l'habitation : 21'000 m ²	
dont 12'800 m ² sur Prilly et 8'200 m ² sur Renens	
- SPd max dédiée aux activités : 31'500 m ²	
dont 19'200 m ² sur Prilly et 12'300 m ² sur Renens	
dont 7'000 m ² dédiés aux commerces sur Prilly et Renens	
Coefficient d'utilisation du sol (CUS)	3.23
Places de parc, maximum (environ)	340
Nouveaux habitants (50 m ² /personne)	420
- sur Prilly : 256	
- sur Renens : 164	
Nouveaux emplois (50 m ² /personne)	630
- sur Prilly : 384	
- sur Renens : 246	

Sur la base de ces chiffres, la mixité maximale du site correspond à un ratio de 40 % de surfaces destinées à l'habitation pour 60 % destinées aux activités; la densité humaine est d'environ 648 habitants-emplois/ha.

1.6 Développement du site et calendrier

Les deux aires de construction peuvent être aménagées de manière autonome. Le calendrier intentionnel, annoncé par le futur propriétaire (CFF SA) lors de la soirée publique, est le suivant :

- concours d'architecture : dès 2016;
- permis de construire : dès 2018;
- réalisation par étape : de 2018 à 2022

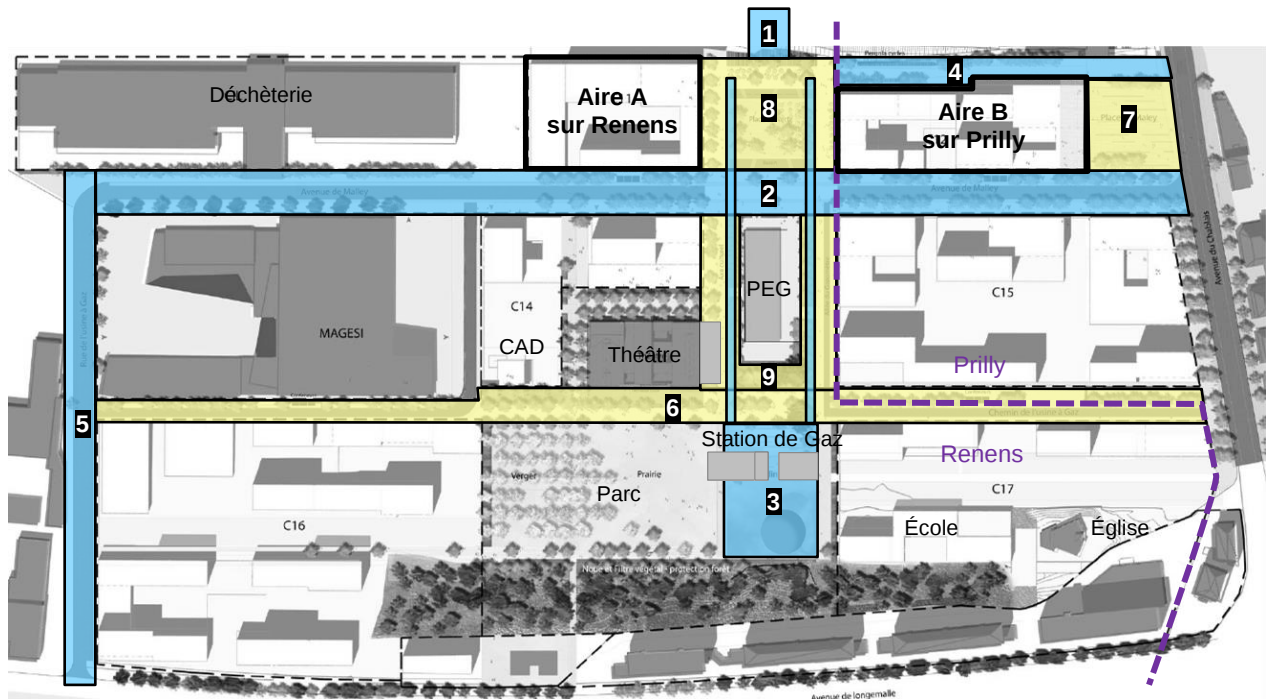
La mise en vigueur du PQ sera probablement suivie par l'organisation d'un premier concours d'architecture pour l'aire B sur Prilly. La première étape de réalisation est prévue dès 2018, sur trois ans. La réalisation de l'avenue de Malley, du chemin des Bouchers et de la place de Malley devra se faire en parallèle et de manière coordonnée à celle des bâtiments. La réalisation du franchissement des voies ferrées, reliant la place de la Coulisse avec le site de la patinoire de Malley, se plie au calendrier général du chantier de la 4^e voie/saut-de-mouton CFF, en principe avant 2020.

1.7 Equipements collectifs et aspects financiers

1.7.1 Equipements techniques

Le site des Coulisses comportera un certain nombre d'équipement techniques, répartis entre les deux plans de quartier mais nécessaires à l'ensemble.

Les espaces publics à l'intérieur du périmètre du PQ représentent environ 6'608 m², soit environ 40 % de la surface du site. Il est prévu que ces équipements, soit la place de Malley, la place de la Coulisse et le chemin des Bouchers, soient remis aux domaines publics communaux après leur réalisation aux frais des propriétaires. Cependant, les Communes territoriales participent pour moitié au coût du chemin des Bouchers. Il est aussi prévu que les équipements reliant les PQ Malley-Gare et Malley-Gazomètre à la ville, soit le passage inférieur CFF, la future avenue de Malley, le système de récolte et rétention d'eau, le chemin des Bouchers et la future rue de l'Usine à gaz, soient à la charge des Communes territoriales et des propriétaires des parcelles sises dans les PQ. De ce fait, les propriétaires participeront au 50 % du financement de ces éléments au prorata des surfaces de plancher déterminantes (SPd). A cet effet, les Communes ont élaboré une convention d'équipements techniques avec les propriétaires. Celle-ci définit les principes de réalisation, de financement et de propriété des équipements techniques relatifs au périmètre du projet des Coulisses, tout en assurant la qualité des équipements dont la maîtrise d'ouvrage appartiendra aux propriétaires : place de Malley, place des Coulisses et chemin des Bouchers.



Plan schématique des équipements techniques du projet des Coulisses

- À charge des Communes et propriétaires (50% ; 50%) :
1. Passage inférieur des Coulisses
 2. Avenue de Malley
 3. Système de récolte et rétention d'eau
 4. Chemin des Bouchers
 5. Rue de l'Usine à Gaz

- À charge des propriétaires (100%) :
6. Chemin de l'Usine à Gaz
 7. Place de Malley
 8. Place de la Coulisse
 9. Espace du poste électrique du Galicien

1.7.2 Installations d'intérêt public

Afin de satisfaire aux besoins engendrés par la future population des PQ Malley-Gare et Malley-Gazomètre, des nouvelles surfaces destinées à des installations d'intérêt public sont prévues dans le périmètre du futur PQ Malley-Gazomètre. Dans ce PQ, un parc public (parc du Gazomètre) et une zone d'utilité publique sont planifiés. Cette dernière permettra d'accueillir à long terme :

- une école avec environ 15 salles de classe et une salle de gymnastique;
- une garderie d'environ 500 m²;
- une maison de quartier d'environ 500 m²;

- des places d'accueil pré et parascolaire (APEMS et UAPE) d'environ 400 m².

1.8 Procédure LATC (Loi sur l'aménagement du territoire et des constructions)

Le plan de quartier est composé du plan et de son règlement. Il est accompagné d'un rapport d'aménagement (47 OAT) et d'un plan de servitudes publiques. Le dossier du PQ est accompagné du projet routier pour la création de l'avenue de Malley et la rue de l'Usine à gaz (procédure Loi sur les routes) et du projet de modification de la limite communale (procédure Loi sur les communes). Les Lois vaudoises sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), sur les routes (LRou) et sur les communes définissent les procédures à suivre pour l'établissement d'un plan de quartier, d'un projet routier et d'une modification de limite territoriale. Les principales étapes sont résumées ci-dessous.

1.8.1 Approbation des Municipalités et examens cantonaux

Les dossiers ont été présentés au groupe de travail, en présence des délégués des Communes, du Canton, des CFF et de la Ville de Lausanne, en août 2013. Ce même mois, les Municipalités ont validé l'envoi des dossiers au Canton pour examen préalable. Le rapport d'examen préalable pour le PQ a été émis en février 2014, à la suite de quoi un examen complémentaire a été effectué. Un préavis positif pour le projet routier, avec demande de modifications, a été émis par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) en novembre 2014, à la suite duquel un ultime examen a été effectué. En juin, le Groupe décisionnel (GD) et les Municipalités ont formellement approuvé les dossiers complétés, lesquels ont été transmis pour validation définitive au Canton. Ce dernier a autorisé, en octobre 2014, de soumettre le dossier du PQ à l'enquête publique selon l'article 57 LATC. En novembre 2014, les Municipalités ont approuvé formellement l'ensemble des dossiers et ouvert l'enquête publique du 28 janvier au 26 février 2015. Le préavis positif définitif pour le projet routier a été émis par la DGMR en janvier 2015.

1.8.2 Réponses aux oppositions et observations

Dans le délai de l'enquête publique, les oppositions et observations suivantes ont été enregistrées :

A. 13 oppositions :

1. SBD Société de Développement des Baumettes - Prilly - case postale 323 à 1008 Prilly - M. O. Jaunin, Président;
2. Mme et M. Jacqueline et Olivier Jaunin, ch. des Baumettes 24 à 1008 Prilly;
3. Mme et M. Maria et Christian Gasser, ch. de la Moraine 13 à 1008 Prilly;
4. M. Karl S. Gasser, ch. de la Moraine 13 à 1008 Prilly;
5. M. Quentin Gasser, ch. de la Moraine 13 à 1008 Prilly;
6. Mmes Lise et Christine Tessarin, ch. des Baumettes 8 à 1008 Prilly;
7. Café des Bouchers, av du Chablais 21 à 1008 Prilly - M. G. De Luca;
8. Ramelet SA, Constructions métalliques, av du Chablais 7, case postale 112, à 1000 Lausanne 16 - M. R.- H. Gardel;
9. Hermès participations SA, c/o atelier en architecture Didier Conti RéCréation, case postale 307 à 1001 Lausanne;
10. AVACAH - Association Vaudoise pour la construction adaptée aux handicapés, rte de la Bruyère 3 à 1315 La Sarraz - MM. J.M. Péclard et M. L. Reymond;
11. Service intercommunal de l'électricité (SIE SA), ch. de la Gotrause 11 à 1023 Crissier - MM. J.-D. Ayer et F. Golliez;
12. Ville de Lausanne - SIL Direction des services industriels - Service de l'électricité, place Chauderon 27 à 1002 Lausanne - MM. B. Krummen et P. Braissant;
13. Ville de Lausanne - Direction des finances et du patrimoine vert - Service achat et logistique Ville (SALV), ch. de l'Usine à Gaz 19 à 1020 Renens - M. M. Diserens.

B. 3 observations :

1. SIE SA - Service intercommunal de l'électricité, ch. de la Gotrause 11 à 1023 Crissier - MM. J.-D. Ayer et Y. Anderegg;
2. SIE SA - Service intercommunal de l'électricité, ch. de la Gotrause 11 à 1023 Crissier - MM. J.-D. Ayer et Y. Anderegg;
3. Ville de Lausanne - SIL Direction des services industriels - Service de l'électricité, rte de Genève 32 à 1002 Lausanne - M. P. Braissant.

Aucun des opposants n'a formellement demandé à être entendu par la Municipalité ou une délégation de celle-ci, comme le propose l'art. 58 LATC alinéa 1. Néanmoins, afin d'évoquer leurs interventions et leur communiquer la suite de la procédure, une délégation des Municipalités de Prilly et Renens ont reçu conjointement les opposants les 9 et 24 juin 2015.

La Société Hermès participations SA n'a pas répondu à l'invitation.

A l'issue de ces deux séances, l'entreprise Ramelet SA a retiré son opposition par courrier du 17 août 2015.

Les procès-verbaux des deux séances précitées ainsi que les différents échanges de correspondances et les déterminations des opposants seront tenus à la disposition des Commissions des Conseils communaux des deux Communes et seront transmis au Département compétent pour information, conformément à l'art. 58 LATC, alinéa 1.

Suite à différentes discussions entre les intéressés aboutissant à une légère adaptation du projet routier, les SIL et le SALV ont également retiré leur opposition, respectivement par courrier du 7 octobre 2015 et par courriel du 19 août 2015.

Conformément à l'article 58 LATC alinéa 2, la Municipalité résume ici les dix oppositions maintenues ainsi que les trois observations susmentionnées. Le contenu des interventions est divisé en un certain nombre de points traitant d'arguments distincts les uns des autres, auxquels la Municipalité propose des réponses.

Les oppositions et les observations sont annexées au présent préavis.

Résumé des oppositions et observations enregistrées et propositions de réponses

A. Oppositions

1. Opposition de la Société Développement des Baumettes - Prilly (SDB), par son Président Olivier Jaunin

Résumé de l'opposition

La SDB s'oppose formellement au projet de plan de quartier intercommunal Malley-Gare, et au projet routier "av. de Malley" et "rue de l'Usine à Gaz", en raison :

1. Des problématiques qui seront générées par les constructions et la densification de ce quartier proche du leur;
2. La décadastration partielle et le transfert aux domaines publics communaux de parcelles privées.

Proposition de réponse

Point 1 :

Le site est situé dans un lieu central et stratégique. Il bénéficie de conditions exceptionnelles pour accueillir la réalisation d'un quartier urbain mixte et de forte densité. Actuellement libre de constructions, il constitue un terrain en friche, en plein milieu urbain et très bien localisé par rapport aux centres villes de Lausanne, Prilly et Renens. Déjà très bien desservi par les transports publics (train, métro et bus), le secteur disposera même d'une ligne de tram (t1) et d'un BHNS prévus dans les années à venir. Identifié comme un site stratégique par le projet d'agglomération Lausanne-Morge (PALM), le secteur est appelé à devenir une nouvelle centralité secondaire structurante de l'espace urbain.

Malley-Gare fait partie d'une planification d'ensemble cohérente, concertée et entièrement coordonnée. Le Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM), établi en 2012 par les Municipalités de Lausanne, Prilly et Renens ainsi que l'État de Vaud, offre un cadre commun permettant d'orienter et fédérer les initiatives publiques et privées dans le secteur. Totalisant plus de 830'000 m² de terrains, Malley recèle un potentiel exceptionnel pour accueillir une partie importante de la croissance urbaine prévue dans les années à venir. L'objectif du SDIM est d'y créer un morceau de ville de haute durabilité de façon à améliorer considérablement les conditions de vie dans cette partie du territoire, aujourd'hui partiellement délaissée. Le plan de quartier Malley-Gare poursuit cet objectif et respecte strictement les principes d'aménagement inscrits dans le SDIM.

Point 2 :

Le projet routier a pour but de garantir l'accessibilité au site en modifiant l'affectation du sol et en transférant la propriété au domaine public (Loi sur les routes). Le projet concerne deux axes routiers.

Le premier est la première étape de la future avenue de Malley, ligne droite de 520 mètres partant de l'avenue du Chablais vers l'ouest, située actuellement sur les parcelles appartenant à la Ville de Lausanne et aux CFF SA. Le deuxième, dans la continuité de l'avenue de Malley, est la rue de l'Usine à gaz, ligne droite de 210 mètres, qui établit la jonction avec l'avenue de Longemalle. Le projet a une emprise d'environ 12'981 m², répartie entre Prilly (3'258 m²) et, majoritairement, Renens (9'723 m²). Ces axes sont prévus pour une circulation de transports individuels et cyclistes en double sens et en zone 30 km/h. Ils sont considérés comme des routes de desserte et il n'est pas prévu d'y accueillir des transports en commun dont les arrêts existent à proximité. Le profil type de la chaussée est d'une largeur uniforme de 6.30 mètres. Il est dimensionné pour permettre l'accès des camions poids-lourds à la déchèterie de Malley. Des bandes cyclables de 1.50 mètres de largeur peuvent être intégrées des deux côtés de la chaussée. En plus des arbres existants qui seront conservés, le projet prévoit environ 88 nouveaux arbres plantés dans des fosses continues intégrées aux trottoirs et comblées par des mélanges terre-pierre. Le projet routier a été conçu par CSD ingénieurs SA sur la base des études préliminaires pour les espaces publics du futur quartier, établies par In Situ Architectes Paysagistes (lauréats du concours d'urbanisme et d'espace public pour Malley-Centre). Suite à l'adoption du Conseil communal, l'aménagement du futur domaine public sera précisé par les Communes territoriales. L'objectif pour la suite est de réaliser un espace public de qualité, tout en favorisant la cohabitation de tous les usagers de la rue (piétons, personnes à mobilité réduite, vélos, voitures, poids-lourds et convois spéciaux, etc.) et en évitant le possible trafic de transit entre les avenues du Chablais et de Longemalle.

2. Opposition de Madame et Monsieur Jacqueline et Olivier Jaunin, ch. des Baumettes 24

Résumé de l'opposition

Madame et Monsieur Jaunin s'opposent formellement au projet de plan de quartier intercommunal Malley-Gare, et au projet routier "av. de Malley" et "rue de l'Usine à Gaz", en raison :

- Des problématiques qui seront générées par les constructions hautes de ce quartier, le flux des personnes et des véhicules.

Proposition de réponse

Cf. point 1 de la proposition de réponse à l'opposition de la SDB.

Par ailleurs :

Le plan de quartier est accompagné d'une étude de mobilité et de stationnement préconisant diverses mesures concernant la réalisation des carrefours en lien avec le projet en cours de requalification de l'avenue du Chablais.

L'étude précise qu'une fois entièrement mis en service, le trafic supplémentaire généré par le plan de quartier Malley-Gare peut être écoulé sur le réseau routier existant sans nécessité d'adaptations importantes.

En matière de stationnement, l'art. 24 du règlement du plan de quartier précise que l'évaluation des besoins s'effectue conformément aux normes VSS en vigueur au moment de la demande de construire; ces besoins seront satisfait à 50 % au maximum pour l'habitation et à 20 % au maximum pour les autres destinations.

L'excellente desserte en transport en commun actuel et projeté reste un atout important pour limiter le trafic individuel motorisé.

3. 4. 5. 6. Oppositions de Mesdames et Messieurs Maria et Christian Gasser, Karl S. Gasser, Quentin Gasser, tous résidents au ch. de la Moraine 13. Mmes Lise et Christine Tessarin, ch des Baumettes 8

Résumé de l'opposition (soit les quatre identiques)

Mesdames et Messieurs Gasser et Tessarin s'opposent aux deux gabarits ayant les cotes d'altitude 488.0 et 502.0, arguant que cela défigurerait la ligne d'horizon de tout le périmètre situé en amont (quartier des Baumettes); de même, la vue sur le Léman et les montagnes de Haute Savoie depuis le parc de Valency, situé à l'altitude 483.0 m, serait barrée. Les opposants demandent que la hauteur de toutes constructions envisagées par le plan de quartier ne dépasse pas la ligne d'horizon des bâtiments existants dans la zone jouxtant le pont du Galicien.

Proposition de réponse

La transformation de la friche de Malley en une nouvelle centralité animée est un projet ambitieux. Il implique des processus de planification de qualité (études test, concours d'urbanisme, d'espaces publics et d'architecture) et des objectifs de durabilité très élevés (société 2000 watts, label énergie, écoquartier : limiter le trafic, favoriser la proximité, la mixité, etc.).

Cette ambition doit appeler des projets à image forte qui transforment le paysage urbain, en garantissant un projet urbanistique de grande qualité. Grâce à des accents architecturaux affirmés le rôle de Malley dans l'agglomération deviendra lisible : les tours de Malley fonctionneront comme repère et faciliteront l'orientation. Elles marqueront symboliquement un lieu particulier où se trouve réuni des grands équipements publics : le centre sportif de Malley, la gare de Prilly-Malley, Malley Lumières. Des milliers de visiteurs et voyageurs convergeront quotidiennement vers Malley.

Les tours permettront de réaliser des bâtiments avec une architecture contemporaine et innovante. Elles participeront à former un nouveau paysage urbain, témoin de notre époque. La tour permet de densifier localement. Ceci fait sens lorsque l'on se trouve proche d'une gare. La densité verticale permet de libérer des espaces au sol.

Ici à Malley, la verticalité des bâtiments permettra de dégager des espaces publics généreux dans un secteur où le flux des piétons sera de plus en plus important (voyageurs CFF, tram, m1, bus, mais aussi de grands événements au centre sportif de Malley).

Ainsi dans le périmètre de Malley Centre de généreuses places publiques seront à disposition des habitants et usagers qui pourront s'approprier ces lieux (les jardins de REPLAY préfigurent ces lieux et ces usages) :

- La place au pied du viaduc du Galicien;
- Le parvis du centre sportif de Malley;
- La place de la Gare;
- La place des Coulisses

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

7. Opposition du café des Bouchers, av du Chablais 21, formée par Monsieur G. De Lucas

Résumé de l'opposition

Dans son opposition, Monsieur G. De Lucas relève :

1. L'absence de places de parc pour le café des Bouchers, s'agissant d'un établissement offrant un des rares endroits dans l'agglomération, aux chauffeurs routiers ainsi qu'aux utilisateurs de camionnettes, un parking d'accès facile. Selon l'opposant, ces places sont également appréciées par les spectateurs ne venant pas de zones bien desservies en transports publics lors des matches de hockey;
2. L'absence de zone de dépose des passagers, ce qui n'est pas réaliste et entraînera une occupation abusive des places de parc du café, déjà difficiles à gérer actuellement.

Proposition de réponse

Point 1 :

Cf. point 1 de la proposition de réponse à l'opposition de la SDB.

Actuellement, le café des Bouchers bénéficie d'une aire de stationnement aménagée à titre provisoire sur une parcelle propriété de la Ville de Lausanne sise à l'avenue du Chablais, en face de l'établissement; à cet emplacement, le projet de plan de quartier prévoit la place de Malley, destinée principalement aux piétons.

Le plan de quartier Malley-Gare concerne exclusivement des terrains privés et prévoit l'aménagement de places de stationnement à caractère privé, en nombre réduit, à l'intérieur des îlots constructibles.

Les Municipalités de Prilly et Renens sont naturellement conscientes des changements qui se produiront dans ce secteur et des conséquences qui en découleront pour les commerces locaux et les habitants du quartier; de nouvelles habitudes devront être trouvées par les usagers.

Quelques places de stationnement à usage public sont prévues par le projet de requalification de l'avenue du Chablais, en cours d'élaboration.

Point 2 :

Actuellement 4 places de courte durée sont aménagées sur le chemin du Viaduc, aux abords du bâtiment Malley Lumières. Lors de la réunion du 24 juin 2015 avec l'opposant, la Municipalité s'est engagée à reprendre cette question dans le cadre du projet de requalification de l'avenue du Chablais.

8. Ramelet SA a retiré son opposition

9. Opposition de Hermès participations SA, formée par Monsieur Didier Conti

Résumé de l'opposition

Dans son opposition, Monsieur D. Conti, pour le compte d'Hermès participations SA considère :

1. Que le projet est volontairement saucissonné en plusieurs plans de quartier contigus ne permettant pas d'avoir une vision globale sur l'aménagement de cette ancienne friche et que la cohérence d'ensemble ne peut pas être évaluée;
2. Que le projet, par sa trame redondante, (quadrillage pâle) ne permet pas le mouvement des futures constructions afin d'éviter les vis-à-vis directs, rendant toute vie privée illégitime;
3. Que la légitimité d'autoriser des surfaces destinées à l'habitation dans les périmètres A et B, en bordure directe des voies de chemin de fer est discutable, compte tenu des nombreux inconvénients provoqués par le train (danger de déraillements, dégagement de ferraille dans l'air dû au frottement, perturbations électriques, réverbérations sonores);
4. Que la réalisation du futur axe routier scindant le quartier en deux occasionnera des perturbations (bruit et pollution) au sein du quartier lui-même;
5. Que les espaces verts et de détente sont insuffisants;
6. Que l'étude d'impact manque au dossier.

Proposition de réponse

Point 1 :

Cf. point 1 de la proposition de réponse à l'opposition de la SDB.

Point 2 :

La trame (quadrillage) dont fait mention l'opposante correspond probablement aux cordonnées cartographiques, sans incidence sur le dispositif du plan de quartier qui, contrairement à ce qui est prétendu, offre une grande souplesse d'aménagement des îlots A et B. Par ailleurs, s'agissant des bâtiments élevés prévus dans chacun des deux périmètres, le propriétaire s'est engagé, par convention, à organiser un concours d'architecture.

Point 3 :

Rappelons tout d'abord que de nombreux quartiers d'habitation existent déjà aux abords des voies CFF et à proximité de gares dans de nombreuses localités sans que cela ne pose manifestement de problèmes. Par ailleurs, le projet a été évalué et respecte les dispositions de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) et celles de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM). L'article 32 "Risques d'accidents majeurs" du règlement du plan de quartier (RPQ) fixe les conditions à respecter en la matière dans le cadre des futurs permis de construire.

Point 4 :

Dans l'ensemble du périmètre du PQ aucune circulation motorisée n'est autorisée, à l'exception des véhicules de service et de livraison. L'accessibilité au site est garantie par la future avenue de Malley qui longe le périmètre au sud, par le futur passage inférieur des voies ferrées qui crée un accès depuis le nord et bien entendu par l'avenue du Chablais qui sera requalifiée. De plus, deux liaisons de mobilité douce, réservées à l'usage des piétons et des vélos, traversent le site, tout comme une liaison uniquement piétonne à travers l'aire B. Leur continuité et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite doivent être garanties.

Cf. point 2 de la proposition de réponse à l'opposition de la SDB.

Point 5 :

Les espaces publics à l'intérieur du périmètre du PQ représentent environ 6'608 m², soit environ 40 % de la surface du site. Ces équipements comprennent entre autres la place de Malley et la place de la Coulisse; ils seront remis au domaine public communal après leur réalisation.

D'autre part, une balade fleurie et un parc d'une surface approximative de 10'000 m² sont prévus par le plan de quartier "Malley-Gazomètre" et compléteront ces équipements paysagers et de détente.

Point 6 :

Le projet respecte les procédures légales et comprend, en annexe au rapport d'aménagement 47 OAT, une notice d'impact sur l'environnement et une étude du volet mobilité et circulation.

10. Opposition de l'Association Vaudoise pour la construction adaptée aux handicapés (AVACAH)

Résumé de l'opposition

L'AVACAH constate tout d'abord avec satisfaction qu'un certain nombre d'aménagements ont été prévus pour les personnes handicapées et forme opposition pour les points de détail suivants :

1. Les possibilités de parcage pour les personnes handicapées, habitants, visiteurs et employés devront être prévues en suffisance, conformément à la norme SIA 500;
2. Demande, vu l'importance du futur quartier, que la halte RER de Prilly-Malley soit équipée simultanément d'ascenseur;
3. Les parcours, cheminements, arrêts de bus, etc., devront être conçus selon la nouvelle norme VSS SN 640 075 "trafic piétonnier, espace de circulation sans obstacles, commentaires, exigences et dimensions".

Proposition de réponse

Points 1 et 3 :

Les normes en vigueur au moment des demandes de permis de construire seront naturellement appliquées.

Point 2:

La Municipalité de Prilly partage bien entendu les préoccupations de l'AVACAH en matière d'accessibilité aux différentes installations par les personnes à mobilité réduite. En décembre 2007, elle était d'ailleurs intervenue à ce sujet lors de la procédure d'enquête publique de la halte de Prilly-Malley.

Toutefois, la Municipalité précise que la halte RER de Prilly-Malley se situe hors périmètre du plan de quartier. De surcroît, il appartient aux CFF de prendre les mesures nécessaires à cet effet. Dans la mesure de ses compétences, la Municipalité ne manquera pas d'intervenir à nouveau à ce sujet.

11. Opposition du Service intercommunal de l'électricité (SIE SA), formée par J.-D. Ayer et F. Golliez

Résumé de l'opposition

Le SIE SA, gestionnaire du réseau électrique de la Commune de Renens, met en exergue que la station électrique "Usine à gaz", construite en 2007 sur la parcelle 968, propriété des CFF SA, se trouvant dans la zone de décadastation partielle, devrait faire l'objet d'un nouvel accord technique et financier avec la Commune de Renens pour être transférée au domaine public communal de Renens.

Proposition de réponse

La Commune de Renens garantira l'existence de cette station électrique, soit par son maintien par voie conventionnelle avec le SIE SA, soit en assurant son déplacement dans la propriété des CFF SA.

B. Observations

1. Observation du SIE SA - Service intercommunal de l'électricité

Résumé de l'observation

Le SIE SA relève que divers bâtiments sis sur le territoire de la Commune de Renens sont historiquement alimentés par les Services électriques de la Ville de Lausanne et que la modification de la limite territoriale va entraîner un effet miroir.

Le SIE SA demande que dès l'entrée en vigueur de la modification de la limite communale, les Communes tiennent informées la Direction générale de l'environnement - Direction de l'énergie (DGE - DIREN), afin de l'intégrer aux actes de concession de distribution.

Proposition de réponse

Les Municipalités des Communes de Prilly et Renens communiqueront l'information en temps utile.

2. Observation du SIE SA - Service intercommunal de l'électricité

Résumé de l'observation

Le SIE SA relève que trois stations électriques sont disposées dans le périmètre du projet, dont une directement sur l'emprise du projet routier (sur la partie de la parcelle 968 qui sera rattachée au domaine public).

Le SIE SA demande qu'une attention particulière doit être portée à ces objets ainsi qu'aux infrastructures souterraines SIE SA sises dans le périmètre du projet.

Proposition de réponse

La Municipalité concernée prend bonne note de cette observation et consultera le SIE lors de l'élaboration du projet définitif.

3. Observation des SIL Lausanne - Service de l'électricité

Résumé de l'observation

Les SIL constatent que le projet prévoit une rangée d'arbres, au nord de la liaison de mobilité douce, qui entre en conflit avec les infrastructures électriques à haute, moyenne et basse tension, ainsi qu'avec plusieurs liaisons de télécommunication, ce qui est incompatible avec la gestion des réseaux. Il est demandé que l'implantation définitive de cette allée tienne compte des infrastructures souterraines existantes.

Proposition de réponse

La Municipalité concernée par cet aménagement consultera les SIL lors de l'élaboration du projet définitif.

En conclusion, les deux Municipalités demandent à leur Conseil d'approuver les réponses élaborées aux oppositions et observations ci-dessus, afin de lever ces oppositions dans la suite de la procédure.

1.8.3 Suite de la procédure

Une fois les dossiers du plan de quartier, du projet routier et de la modification de la limite communale adoptés par les Conseils communaux, les Municipalités les transmettront aux Départements compétents pour approbation. La publication de ceux-ci dans la Feuille des Avis Officiels (FAO) ouvre à la fois les voies de recours et le délai référendaire de 20 jours. Ensuite, les Départements approuvent préalablement le PQ, le projet routier et la modification de la limite communale. Enfin, ils les mettent en vigueur une fois tout recours échu.

2. Equipements techniques et estimation des coûts

2.1 Contributions aux équipements techniques

Le PQ induit la réalisation du passage inférieur CFF, d'une première étape de l'avenue de Malley et du chemin des Bouchers. Ces investissements feront l'objet de préavis en temps voulu (demande de crédits d'étude et d'ouvrage). Toutefois, il est précisé que les Communes de Prilly et de Renens, en tant que maître d'ouvrage du passage inférieur CFF et de l'avenue de Malley, auront la responsabilité de la réalisation de ces équipements. Les coûts de ces ouvrages et leur financement sont aujourd'hui estimés comme suit :

Désignation	Total	Propriétaires 50 %	Communes 50 %
Passage inférieur CFF	15'915'300.-	7'957'650.-	7'957'650.-
Avenue de Malley	7'288'100.-	3'644'050.-	3'644'050.-
Chemin des Bouchers	1'957'100.-	978'550.-	978'550.-
Total équipements techniques TTC	25'160'500.-	12'580'250.-	12'580'250.-
Subventions fédérales estimées non garanties	-3'124'000.-	0.-	-3'124'000.-
Subventions cantonales estimées non garanties	-2'799'000.-	0.-	-2'799'000.-
Total équipements techniques nets TTC	19'237'500.-	12'580'250.-	6'657'250.-

3. Taxe relative au financement de l'équipement communautaire

La Commune de Prilly a édicté un règlement général concernant la taxe d'équipement communautaire (Préavis N° 5-2016), qui entrera en vigueur prochainement. Ce règlement définit le taux de la taxe et les conditions de prélèvement conformément à la législation cantonale (Loi sur les impôts communaux). L'assiette de la taxe se base sur les nouvelles surfaces de plancher déterminantes (SPd) de logements et d'activités octroyées par le PQ entré en force. Le taux est de CHF 133.80 par m² de SPd supplémentaire de logement et de CHF 35.20 par m² de SPd supplémentaire d'activités. La surface supplémentaire sera définitivement fixée après la mise en vigueur du PQ. La taxation a lieu à l'entrée en vigueur des nouvelles mesures d'aménagement du territoire

4. Aspects financiers

4.1 Equipements techniques

Comme défini au chapitre 2, les équipements techniques à charges des communes territoriales sont estimés à CHF 12'580'250.- TTC avant déductions d'éventuelles subventions fédérale et cantonale actuellement non garanties estimées à CHF 5'923'000.-, soit un montant net de CHF 6'657'250.-. Ces investissements feront l'objet de préavis en temps voulu en précisant également la répartition des coûts entre les deux communes territoriales.

4.2 Taxes sur les équipements communautaires

4.2.1 Apport financier

Conformément au Règlement concernant la taxe sur les équipements communautaires, voté le 25 avril 2016 par votre Conseil et sur le point d'entrée en vigueur, la taxe est due au moment de l'entrée en vigueur du plan de quartier Malley-Gare. Selon la convention passée entre les propriétaire et la Commune de Prilly, son exigibilité a lieu au premier permis de construire, mais au plus tard à 5 ans. Le montant de la taxe qui sera facturée au propriétaire par la Commune de Prilly est estimé aujourd'hui à CHF 1'500'000.- (scénario "prudent"). Conformément à l'article 4b chiffre 4 de la LCom, il y a lieu de compenser les pertes de l'Etat en matière d'impôts sur les gains immobiliers en lui restituant le 5 % de cette taxe.

4.2.2 Pertes liées à l'impôt sur les gains immobiliers

Ce type d'incidences financières pour la Commune est difficile à apprécier. En effet, les assujettis à la taxe pourront déduire les montants payés dans le cadre de la détermination de l'impôt sur les gains immobiliers dû au moment de l'aliénation du bien. Cet impôt varie de façon importante en fonction de la durée de détention du bien (de 7 % à 30 % du gain). Il est partagé entre le Canton et la Commune à raison de 7/12^{ème} pour le Canton et 5/12^{ème} pour la Commune.

4.2.3 Affectation de la taxe

La taxe sera affectée sous le compte n° 9280.06 «Equipement communautaire».

4.2.4 Utilisation de la taxe

Les nouvelles dépenses d'équipements communautaires pourront être financées en partie par le biais d'un prélèvement dans le fonds susmentionné.

Cependant, il doit s'agir d'investissements en lien avec la taxe. Typiquement, les équipements techniques au sens de la législation fédérale sur l'aménagement du territoire ne pourront pas bénéficier de ces prélèvements.

5. Conclusions

En fin de compte, il suffirait de faire un copier-coller du préambule en page 2 pour conclure ce préavis. Mais, son importance majeure impose de répéter que ce plan de quartier Malley-Gare va donner l'impulsion nécessaire à l'entier du développement de cette zone intercommunale de Malley dont on ne peut plus reculer le devenir. Trois autres planifications actuelles ou futures (PAC Centre sportif, PPA Viaduc et PQ Malley-Gazomètre) participeront à créer un morceau de ville dont le dynamisme, la mixité d'activités-logements, et autres lieux de vie seront autant d'atouts pour l'attractivité de la Ville de Prilly.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous demande, Monsieur Le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Prilly

- vu le préavis municipal N° 8-2016,
- ouï le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet,
- considérant que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide

1. d'adopter le plan de quartier intercommunal «Malley-Gare»;
2. d'approuver les réponses aux oppositions;
3. d'adopter le projet routier Avenue de Malley et rue de l'Usine à gaz avec création d'une zone 30 km/h;
4. d'adopter la modification de la limite communale de Prilly et Renens.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 11 avril 2016.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic

La Secrétaire

A. Gillièron

J. Mojonnet

Annexes :

- Plan de quartier intercommunal Malley-Gare - Règlement;
- Oppositions et observations;
- Projet routier;
- Plan de situation concernant la modification de limite communale entre Prilly et Renens.