

Préavis N° 11-2018 au Conseil communal

sollicitant

- l'adoption du plan partiel d'affectation (PPA) «Viaduc»;
- l'adoption de la décision finale relative à l'étude d'impact sur l'environnement;
- l'adoption de la servitude de passage pour les piétons et la mobilité douce au bénéfice du public en général.

Date proposée pour la séance de Commission :

Mercredi 17 octobre 2018 à 18h00
Salle de conférence au 1^{er} étage du bâtiment B du Château

Délégué de la Municipalité : Alain Gillièron

Prilly, le 9 octobre 2018

Au Conseil communal de Prilly

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Vu l'Ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE / RS 814.011),

Vu le règlement du 25 avril 1990 d'application de l'Ordonnance fédérale relative à l'étude d'impact sur l'environnement (RVOEIE / RSV 814.03.1),

la Municipalité de Prilly :

1. préavise favorablement le projet de plan partiel d'affectation (PPA) «Viaduc» dès lors qu'il est conforme à la législation sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement, ainsi qu'au plan directeur cantonal (PDCn) et autres instruments d'aménagements du territoire;
2. préavise favorablement le projet de servitude de passage pour les piétons et la mobilité douce au bénéfice du public en général;
3. recommande au Conseil communal :
 - 3.1 d'adopter le projet de décision finale statuant sur le PPA «Viaduc» et sur les oppositions;
 - 3.2 d'adopter le projet de servitude de passage pour les piétons et la mobilité douce au bénéfice du public en général;
 - 3.3 d'autoriser la Municipalité à entreprendre toute démarche pour mener le projet de PPA à terme et, le cas échéant, à plaider toute instance si nécessaire.

Ainsi approuvé par la Municipalité dans sa séance du 8 octobre 2018.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic

La Secrétaire

A. Gillièron

J. Mojonnet

Annexes :

- projet du PPA «Viaduc» (réduction A3) et son règlement;
- projet de décision finale statuant sur le PPA «Viaduc» et son annexe.

DECISION FINALE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Vu l'Ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE / RS 814.011),
Vu le règlement du 25 avril 1990 d'application de l'Ordonnance fédérale relative à l'étude d'impact sur l'environnement (RVOEIE / RSV 814.03.1),
en qualité d'autorité compétente, le Conseil communal de la Commune de Prilly :

1. CONSTATE

1.1 Préambule

Le site de Malley est l'une des plus importantes friches urbaines de Suisse totalisant 83 hectares sur 3 communes (Lausanne, Renens et Prilly). A proximité immédiate de la halte CFF Prilly-Malley, le périmètre du PPA «Viaduc» représente une surface d'environ 2.6 hectares. Ces terrains, en partie occupés par le centre commercial Malley Lumières et le centre de badminton, disposent d'un potentiel exceptionnel pour créer un nouveau morceau de ville de qualité mettant en œuvre les principes du développement durable.

Dans le but de valoriser cette portion de territoire stratégique, les propriétaires fonciers du site, en accord avec la Commune, ont décidé de mettre en valeur leur bien-fonds. Pour ce faire, une procédure détaillée de plan partiel d'affectation est la plus appropriée. Elle permettra d'abroger le plan d'extension partiel (PEP) «Chemin du Viaduc» de 1977 qui régit la zone et de mettre en œuvre les objectifs suivants :

- changer l'affectation du sol pour réaliser un quartier urbain mixte d'activités et d'habitations;
- assurer une bonne coordination avec les conceptions directrices de rang supérieur;
- coordonner le projet avec l'arrivée du tram;
- créer un repère architectural emblématique par la création de bâtiments hauts;
- aménager des espaces publics de qualité qui permettent de relier la gare CFF aux différents arrêts de bus et de tram;
- assurer une occupation des rez-de-chaussée en lien avec les espaces publics par des activités génératrices de vie sociale;
- préserver et renforcer l'identité du lieu par la mise en valeur du viaduc.

1.1.1 Périmètre

Le PPA «Viaduc» est délimité comme suit :

- à l'ouest par le chemin du Viaduc et par les parcelles 873 et 1320 comprises dans le plan d'affectation cantonal (PAC) n° 341 «Centre sportif cantonal de Malley» mis en vigueur le 11 mai 2016;
- à l'est par l'avenue du Chablais;
- au sud par les voies CFF;
- au nord par la route de Renens.

Ce périmètre reprend celui du PEP de 1977 tout en intégrant la portion de la parcelle CFF n° 877 comprise entre le chemin du Viaduc et l'avenue du Chablais. Cette adaptation répond à la volonté d'offrir un périmètre cohérent au PPA, sans «trou», et de pouvoir coordonner les espaces extérieurs avec les projets en cours (projet de tram et extension du Viaduc).

Le PPA englobe tout ou partie des parcelles suivantes :

- parc. 872, propriété de la Commune de Prilly;
- parc. 874, propriété des Communes de Lausanne (826/1000) et Prilly (174/1000);
- parc. 875, propriété d'Insula SA;
- parc. 876, propriété d'Insula SA;
- parc. 877, propriété des Chemins de fer fédéraux suisses CFF;
- parc. 878, propriété de Realstone SA;
- parc. 879, propriété de Realstone SA;
- parc. 912, propriété de la SUVA;
- parc. 994, propriété de la Bâloise Assurance SA
- DP 94;

soit une surface totale de 26'257 m².

1.1.2 Réglementation communale en vigueur

Le secteur est aujourd'hui régi par le PEP «Chemin du Viaduc» de 1977 qui prévoyait la réalisation de bâtiments intégrant des locaux industriels, artisanaux, administratifs, commerciaux ainsi que des dépôts. L'habitation y est interdite, sous réserve des logements de service, par exemple pour le gardiennage.

Ces dispositions réglementaires ne sont plus compatibles avec les objectifs des planifications supérieures pour ce secteur, lesquelles visent la réalisation d'un quartier mixte de forte densité mettant également en valeur le viaduc du Galicien. Elles seront donc abrogées et remplacées par celles du PPA «Viaduc».

A noter que la capacité offerte par le PEP pour les parcelles 874 et 994 a été entièrement consommée par la réalisation du centre de badminton et du bâtiment de la Bâloise SA. Ces deux constructions pourront difficilement être rehaussées. Le complexe de Malley Lumières a, quant à lui, utilisé environ 96 % des droits de la parcelle 912 (reste 1'050 m²). Une extension verticale de son aile ouest est parfaitement possible. Enfin, les 8'733 m² à disposition des parcelles 875 et 876 n'ont pas été exploités. Ces 2 parcelles sont en effet actuellement libres de constructions, ce qui facilitera la réalisation des nouvelles réalisations qui y sont prévues.

1.2 Projet

Le dossier de PPA se compose des documents suivants :

- PPA «Viaduc» à l'échelle 1/1'000, authentifié par le bureau d'étude RESO, Ingénieurs géomètres officiels à Prilly, ainsi que son règlement;
- rapport d'aménagement, établi selon l'art. 47 de l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT) et ses annexes.

1.2.1 Buts du PPA «Viaduc»

Le PPA «Viaduc» est conçu en priorité pour :

- réaliser un quartier urbain mixte et de forte densité dans le secteur «Malley», site stratégique de l'agglomération lausannoise;
- créer des repères architecturaux emblématiques;
- créer des espaces publics de qualité qui permettent de prolonger le réseau de mobilité douce existant, de garantir la perméabilité piétonne du site (notamment gare CFF- arrêts bus et tram);
- préserver et renforcer l'identité du lieu notamment par la mise en valeur du Viaduc CFF;
- appliquer les conditions du développement durable.

1.2.2 Affectation projetée

Le périmètre du PPA est affecté en zone mixte destinée à l'habitation, aux activités tertiaires (hôtellerie, cinéma par exemple) et de sport et loisirs, aux commerces, aux installations (para-) publiques de type subsidiaire ainsi qu'aux activités artisanales moyennement gênantes au sens de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

Une zone ferroviaire se superpose à la zone mixte au niveau des voies CFF qui passent sur le viaduc du Galicien. Cette zone est affectée exclusivement aux constructions, installations et aménagements qui sont en relation avec l'exploitation de la voie ferrée. Cette surface est régie par la législation fédérale sur les chemins de fer.

La zone mixte est subdivisée en différentes aires figurant sur le plan du PPA :

- les aires d'évolution des constructions A et B (AEC A et AEC B) dans lesquelles seront réalisés les bâtiments principaux.
- l'aire du Galicien est un espace public à prédominance minérale, réservé en priorité à la circulation des modes doux. Les constructions et aménagements qui peuvent être autorisés sont :
 - des constructions et/ou couverts pour l'animation et le service (type kiosque, restaurant, sortie piétonne parking, etc.);
 - des marquises;
 - du mobilier urbain;
 - des aménagements paysagers;
 - des équipements collectifs tels que ecopoints et stationnement vélos;
 - des places de stationnement-minute et taxi le long du chemin du Viaduc;
 - des constructions totalement enterrées à l'usage de garages collectifs ou locaux de service;
 - des accès de service et de livraison aux AEC A et AEC B;

- des constructions et des aménagements en relation avec les équipements des transports publics;
- des piles du viaduc.
- l'aire du chemin du Viaduc a la même vocation que celle du Galicien. Sous réserve des constructions et/ou couverts pour l'animation et le service qui n'y sont pas admis, les mêmes types de constructions et aménagements que dans l'aire du Galicien sont autorisés. Par contre, il n'est pas possible de réaliser les accès aux parkings souterrains que depuis l'aire du chemin du Viaduc.
- l'aire de Malley Lumières est destinée à l'aménagement de l'accès des véhicules de service et de livraison du bâtiment Malley Lumières. A l'ouest, une liaison de mobilité douce à la gare CFF peut également être aménagée.
- l'aire d'emprise de futur projet routier est inconstructible. Elle est réservée pour l'aménagement du projet de tram. En attendant son arrivée, des aménagements à caractère urbain ou paysager sont autorisés sous réserve de leur possible démolition sans condition, en cas d'extension des voies de communication. Les propriétaires de ces terrains ont déjà signé des conventions d'expropriation.

1.2.3 Capacité constructive

Le total des droits à bâtir maximum autorisés par le PPA est équivalent à 67'291 m² de surface de plancher déterminante (SPd) répartis de la manière suivante :

- 35'310 m² dans l'AEC A (env. 5'620 m² déjà réalisés avec le badminton et le bâtiment de la Bâloise);
- 31'431 m² dans l'AEC B (env. 22'781 m² déjà réalisés dans Malley Lumières);
- 550 m² dans l'aire du Galicien (0 m² déjà réalisés).

Dans l'AEC A, entre 40% et 50% de la SPd est destinée au logement.

Dans l'AEC B, la SPd destinée au logement est de 7'500 m². Cette valeur peut être augmentée à 11'000 m², pour autant que la conformité à l'Ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM) soit démontrée au stade de la demande de permis de construire. Toutes les surfaces de logement devront être localisées dans l'extension verticale ouest du bâtiment.

La capacité constructive totale offerte par le PPA est supérieure de 16'875 m² à celle de 50'416 m² identifiée dans la version finale du SDIM. Cette différence s'explique par la réalisation d'une étude OPAM détaillée démontrant la possibilité d'augmenter les SPd tout en maintenant un niveau de risque acceptable conformément au chapitre sur les risques d'accidents majeurs du SDIM : *«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.»*

La densité proposée par le PPA est équivalent à 579 habitants et emplois par hectare, ce qui est conforme aux objectifs du PALM et du SDIM pour le secteur.

1.2.4 Equipements collectifs – Mobilité

Le PPA «Viaduc» permet le développement d'un quartier attractif offrant des logements collectifs, des bureaux, des commerces, de l'hôtellerie et des espaces publics dans un périmètre qui n'accueille aujourd'hui que des activités.

L'excellente position du quartier dans le réseau transports publics d'agglomération constitue le fondement de la future accessibilité multimodale du PPA. La place du Galicien sera une interface importante du futur réseau des transports publics de l'Ouest lausannois reliant les arrêts de tram, trolley et bus (T1, T3 et 18) sur la route de Renens, aux arrêts de bus des lignes 32 et 33 sur le chemin du Viaduc et à la halte RER de Malley. Plusieurs modifications du réseau sont envisagées à l'horizon 2028 avec, par exemple, la prolongation de la ligne 16 jusqu'à l'arrêt «Galicien», la connexion à la route de Renens en site propre (circulation interdite aux voitures), l'aménagement du terminus provisoire de l'axe fort T3 dans le périmètre du PPA, puis sa prolongation en direction de l'EPFL. Toutes ces adaptations tendent à améliorer encore l'accessibilité du quartier en transports en commun.

En matière de mobilité douce, le PPA prévoit l'aménagement de stationnement pour vélos à proximité des transports publics et d'itinéraires de mobilité douce le long du chemin du Viaduc et de l'avenue du Chablais reliant le quartier de Malley aux quartiers voisins. La concentration du bâti sur de petites aires de constructions permet de créer des espaces publics généreux, sans trafic automobile, qui assurent la perméabilité aux modes doux du périmètre. L'axe culturel à l'ouest du quartier est une liaison mobilité douce importante pour les quartiers situés au nord et au sud des voies. Situé à proximité immédiate des quais de la halte RER, il sera à terme connecté directement à la halte RER par un passage sous voies. Cela améliorera, d'une part, les accès et les échanges dans l'interface TP et, d'autre part, l'accès direct au centre sportif depuis la halte RER.

L'accessibilité trafic individuel motorisé (TIM) s'organise à partir du carrefour de l'avenue du Chablais dont la géométrie et l'exploitation vont être redéfinies. La liaison est-ouest du chemin du Viaduc constitue le lieu privilégié pour organiser les fonctions de mobilité du quartier : arrêts de bus, emplacements taxis, etc. Les livraisons (camionnettes, poids lourds, etc.) de Malley Lumières s'effectuent en boucle par le chemin du Viaduc et la rue à sens unique comprise entre le bâtiment et les voies ferrées. L'accès actuel au parking de Malley Lumières sera conservé. A terme, les places de parc extérieures présentes devant le badminton et le bâtiment de la Bâloise seront déplacées dans le parking souterrain qui sera réalisé dans l'AEC A.

1.2.5 Aspects fonciers

La réalisation du quartier tel qu'envisagé par le PPA nécessite plusieurs modifications du parcellaire et/ou créations de servitudes, la création d'équipements collectifs, la démolition/transformation d'éléments, etc. Ainsi, les propriétaires des terrains compris dans le PPA et la Commune de Prilly ont signé une convention dans laquelle les engagements suivants sont formalisés :

- cession gratuite des terrains situés au nord du viaduc du Galicien pour la réalisation du tram;
- cession gratuite de la parcelle 876 à la Commune pour la réalisation de la place du Galicien;
- suppression de la station-service située à l'est de Malley Lumières lorsque l'extension verticale du bâtiment aura été réalisée;
- cession gratuite à la Commune des surfaces nécessaires au réaménagement de l'avenue du Chablais;
- constitution de servitudes publiques et privées;
- participation aux équipements collectifs en lien avec le quartier;
- obligation d'organiser un concours sur les espaces publics et sur le développement de l'AEC A;
- obligation de réaliser et exploiter des bâtiments conformément aux principes de la société à 2000 watts;
- attribution des 550 m² de SPd de l'aire de Galicien aux CFF;
- mutualisation de places de parc.

Les servitudes de passage public pour les piétons et la mobilité douce ont été mises à l'enquête publique conjointement au dossier du PPA.

1.2.8 Incidence financière

A ce stade, les dépenses liées à l'élaboration du dossier de PPA, du plan de servitude de passage public ainsi que la labellisation «Site 2000 watts» de développement (planification) du quartier s'élèvent à CHF 560'794.40 TTC. La Commune a réglé les différentes factures à hauteur de CHF 506'019.40, le solde ayant été pris en charge par les propriétaires privés du périmètre. Ce montant est supérieur à la somme octroyée par le Conseil communal via les préavis N° 02-2008, N° 22-2011, N° 13-2012 et N° 02-2014 de respectivement CHF 45'000.-, CHF 90'000.-, CHF 90'000.- et CHF 26'000.-.

Afin de se faire rembourser les sommes importantes avancées, le 1^{er} juin 2018, la Commune a transmis aux différents propriétaires les factures relatives à leurs participations respectives aux frais divers en lien avec le PPA. Ces participations sont calculées au prorata de l'augmentation de la capacité constructive. Au final, la participation des propriétaires privés est de CHF 548'605.30 et celle de Prilly de CHF 12'189.10. Cette dernière correspond au rapport entre l'augmentation de 629 m² de SPd pour la Commune et celle totale à l'échelle du PPA qui est de 28'939 m² supplémentaire.

Par convention, les différents propriétaires privés du PPA se sont engagés à participer à la réalisation du passage inférieur des coulisses à hauteur de CHF 2'221'420.- (cf. préavis N° 13-2017) et à financer le 50 % des montants estimés pour les équipements techniques en lien direct avec le développement du quartier, soit :

- réaménagement du chemin du Viaduc, estimé à CHF 1'733'110.-;
- aménagement de la place du Galicien et de ses abords, estimé à CHF 3'110'050.-;
- aménagement des abords de Malley Lumières, estimé à CHF 1'510'880.-.

Ainsi, la participation de la Commune pour ces 3 équipements techniques sera la même que celle des propriétaires privés, soit CHF 3'177'020.-.

Une seconde convention a été signée par Insula SA et les Communes de Lausanne et Prilly. Ce document traite essentiellement du rachat par Insula SA des droits à bâtir supplémentaires offerts par le PPA à la parcelle du badminton propriété des communes de Lausanne et Prilly, de la participation financière d'Insula SA à la rénovation du badminton selon les principes de la société à 2000 watts, de la prise en charge totale par Insula SA de la taxe sur la plus-value qui sera applicable avec la révision de la LATC et des engagements financiers pris par Insula SA en faveur de la Ville de Lausanne. Au terme des accords passés dans cette convention, nous pouvons considérer que la rénovation du badminton, évaluée à CHF 5'300'000.-, sera totalement financée par Insula SA. Seul le désamiantage sera à la charge des Communes de Prilly et Renens. Compte tenu du peu d'éléments contenant de l'amiante, les montants relatifs à leur élimination ne devraient pas être importants. De plus, ils seront pris en charge à 82.6 % par la Ville de Lausanne. La relocalisation des places de parc externes du badminton dans le parking souterrain nouveau, qui sera réalisé par Insula SA, sera à la charge des Communes de Lausanne et Prilly. Aujourd'hui, 4 places sont envisagées. Le coût pour la Commune de Prilly sera d'environ CHF 28'000.-.

1.3 Procédure

1. L'établissement d'un PPA est régi par la procédure définie aux articles 56 et suivants de la Loi cantonale du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC).
2. Le projet de PPA «Viaduc» est soumis à la procédure d'étude d'impact sur l'environnement (EIE), en raison du nombre de places de stationnement supérieur à 500 (maximum 612).
3. La démarche d'EIE doit être mise en œuvre dès l'élaboration du PPA, puisque celui-ci planifie la réalisation d'une installation soumise à l'EIE lorsqu'il comporte des mesures détaillées applicables à un projet dont il est possible de définir l'ampleur et la nature de l'impact.
4. Le PPA, accompagné du rapport d'impact sur l'environnement, a été soumis à l'examen préalable des services cantonaux. L'appréciation globale du projet a permis au Service du développement territorial (SDT) de préavisier favorablement la soumission de celui-ci à l'enquête publique. Les avis des services spécialisés cantonaux sont mentionnés sous chiffre 2.4.3.
5. Le dossier du PPA et le rapport d'impact sur l'environnement du projet ont été mis à l'enquête publique du 28 février au 29 mars 2018.
6. L'enquête publique a suscité 61 oppositions et 2 observations.

1.3.1 Information, concertation, participation

L'élaboration du PPA «Viaduc» a été menée en étroite collaboration avec :

- la Municipalité;
- le service Urbanisme & Constructions;
- les propriétaires des terrains compris dans le périmètre du PPA ;
- la Commission d'urbanisme;
- les services de l'Etat (SDT, DGMR, DGE-ARC-OPAM);
- le pool d'experts tours du PALM ;
- la cellule de pilotage technique du SDOL.

2. CONSIDERE

2.1 Procédure décisive et Autorité compétente

Le PPA prévoit la réalisation d'une installation nécessitant une étude d'impact sur l'environnement, recensée à l'annexe OEIE en tant que «parcs de stationnement (terrain ou bâtiment) pour plus de 500 voitures». Celui-ci comporte 612 places au maximum.

L'EIE est effectuée par l'autorité qui, dans le cadre de la procédure décisive, est compétente pour décider de la réalisation du projet.

2.2 Pouvoir d'examen de l'Autorité compétente

L'Autorité compétente pour procéder à l'EIE doit déterminer si le projet de PPA répond aux prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement, sur la base des éléments d'appréciation suivants :

- le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 8 janvier 2018;
- les préavis des services cantonaux spécialisés;
- les résultats de l'enquête publique réalisée du 28 février au 29 mars 2018.

Elle fixe, le cas échéant, les conditions applicables à la réalisation du projet ou les charges à imposer au requérant pour assurer le respect de ces prescriptions.

2.3 Conformité du projet par rapport à l'aménagement du territoire

Plan directeur cantonal (PDCn)

La troisième adaptation du Plan directeur cantonal (PDCn) est entrée en vigueur le 1er janvier 2016. La 4ème adaptation a été adoptée par le Grand Conseil le 20 juin 2017 et approuvée par le Conseil fédéral le 31 janvier 2018. Ce document constitue la référence en matière d'aménagement du territoire et fixe un certain nombre d'orientations stratégiques.

Les lignes d'actions suivantes du PDCn sont notamment respectées par le projet du PPA :

- A1 Localiser l'urbanisation dans les centres
A11 Zones d'habitation et mixtes
Le PPA est inscrit au projet PALM 2016 comme potentiel d'accueil pour les 15 ans à venir
A14 Projet d'intérêt public
Le PPA propose l'aménagement d'une place urbaine, espace public majeur au sein du réseau des espaces publics de Malley
- A2 Développer une mobilité multimodale
A21 Infrastructures de transports publics
Le périmètre du PPA est très bien desservi par les transports publics (halte de Prilly-Malley, future ligne T1 du tram, plusieurs lignes de bus), ce qui limitera les besoins de déplacements en véhicules individuels des habitants et usagers futurs
A23 Mobilité douce
Le PPA offre une large place aux mobilités douces par la création d'espaces publics généreux permettant de faire le lien entre la route de Renens et le sud du quartier, notamment la halte RER. Le chemin du Viaduc sera requalifié et des places vélos créées
A25 Politique de stationnement et plans de mobilité
L'estimation du stationnement est coordonnée avec la qualité de la desserte en transports publics, le plan OPair et la proximité directe du centre sportif de Malley
- A3 Protéger l'homme et l'environnement contre les risques liés aux activités humaines
A32 Nuisances sonores
Le développement du secteur respectera les valeurs limites d'émission fixées par l'OPB
A33 Accidents majeurs
Le PPA prévoit les dispositions nécessaires pour être conforme à l'OPAM
A34 Sites pollués
Le PPA contient un élément inventorié au cadastre des sites pollués du Canton. Le PPA définit les mesures à mettre en œuvre au stade du permis de construire
- B1 Consolider le réseau des centres dans les régions
B11 Centres cantonaux et régionaux
Le périmètre compact de l'agglomération est un centre d'importance cantonale au sens du PDCn. Le développement de Malley contribuera à renforcer cette position
- B3 Stimuler la construction de quartiers attractifs
B31 Habitat collectif
Le PPA permet la réalisation de plus de 28'000 m² de surfaces de logements dans un quartier labélisé «Site 2000 watts»
B33 Affectations mixtes
Le PPA vise à implanter des logements, des bureaux, un hôtel et des commerces à proximité immédiate d'infrastructures de transports
B34 Espaces publics
Le PPA assure la création d'une grande place publique mettant en relation les interfaces de transports publics (Halte RER, tram et bus) et le réseau de cheminements piétons

B35 Interfaces de transports

La future place du Galicien, au cœur du PPA, représente un espace public majeur au sein du réseau des espaces publics. Elle connecte le quartier à la gare RER.

- C1 Valoriser le patrimoine culturel
C11 Patrimoine culturel et développement régional
Le PPA assure la préservation et la mise en valeur du viaduc CFF.
- D1 Valoriser le tissu économique
D11 Pôles de développement économique
Le PPA permet la création d'importantes surfaces de plancher destinées aux services et aux activités
D13 Installations à forte fréquentation
Le PPA ne permet pas l'implantation de grands marchés spécialisés lourds au sens de la mesure D13 du PDCn
- F5 Favoriser une utilisation économe de l'énergie et le recours aux énergies renouvelables
F51 Ressources énergétiques et consommation rationnelle de l'énergie
Les propriétaires se sont engagés à réaliser et exploiter leurs bâtiments conformément aux principes de la société à 2000 watts. Le quartier est déjà labellisé «site 2000 watts» de développement (planification)

Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)

Le PALM est un document de référence pour le Canton, les communes et les régions de l'agglomération Lausanne-Morges initié en 2007. Le PALM 3ème génération (PALM 2016) a été signé le 8 décembre 2016 par le Canton, les schémas directeurs et les associations régionales.

Le PALM 2016 confirme les 8 orientations stratégiques relatives aux grands principes d'aménagement issues du PALM 2012. Le PPA «Viaduc» s'attache à rester conforme à ces orientations qui sont :

- développer l'agglomération vers l'intérieur;
- faire de l'armature urbaine la structure du développement;
- intensifier la vie urbaine en alliant qualité et densité;
- appuyer une politique proactive de production de logements répondant aux besoins des différentes catégories sociales;
- développer une mobilité favorisant les modes de transport durables, en lien avec l'urbanisation;
- aménager un réseau d'espaces verts, naturels et agricoles à l'échelle de l'agglomération;
- renforcer la performance environnementale de l'agglomération;
- mettre en œuvre des mesures de conduite partenariale pour répondre aux spécificités de gouvernance de l'agglomération.

Le PALM 2016 confirme les 10 sites stratégiques identifiés dans le cadre des PALM 2007 et 2012. Le périmètre du PPA «Viaduc» fait partie du site E1 : «Prilly-Sud - Malley - Sébeillon» pour lequel les indications suivantes sont mentionnées :

Situé de part et d'autre de l'axe ferroviaire Renens-Lausanne, ce site, en grande partie urbanisé et qui comprend des zones industrielles, est appelé à accueillir de plus en plus de logements et des activités tertiaires en remplacement des activités artisanales et industrielles en mutation ou disparues (friche). Une série de nouveaux quartiers émergeront à proximité de la halte de Prilly-Malley et le long de la ligne de tramway t1, avec des vocations, une forme urbaine et des espaces publics et verts qui répondent à leur contexte propre. Une nouvelle centralité dense et mixte, de haute durabilité urbaine, sociale et technique, se développera à Malley-Centre, accueillant des équipements sportifs d'importance cantonale et des lieux culturels diversifiés. D'importants investissements dans les infrastructures publiques seront consentis pour mettre en place un réseau d'espaces publics et d'espaces verts de qualité, faciliter les déplacements par de nouveaux franchissements, favoriser l'usage des transports publics et renforcer le maillage écologique.

Dans les sites stratégiques, une densité humaine minimale de 250 habitants et emplois à l'hectare est requise. Pour le site E1, la densité humaine peut être supérieure à 400 habitants et emplois par hectare. La capacité constructive autorisée par le PPA «Viaduc» représente une densité humaine de 579 habitants et emplois par hectare. Cette densité humaine respecte donc le minimum requis par le PALM. Elle s'explique par la volonté de créer un repère architectural fort à Malley par la réalisation de deux immeubles-tours.

Par ailleurs, quatre mesures infrastructurelles en lien direct avec le périmètre du PPA sont prévues dans le PALM 2016. Il s'agit des mesures suivantes :

- création d'aménagements pour les modes doux et amélioration de l'interface de transport public sur le chemin du Viaduc (mesure 4c.OL.207);
- aménagement d'un espace public et création d'une liaison nord-sud de mobilité douce permettant de traverser les voies CFF (mesure 4c.OL.208);
- construction de 50 places vélos couvertes en lien avec le futur arrêt de Tram du Galicien ainsi qu'une vingtaine d'arceaux sur le chemin du Viaduc (mesure 43.OL.204);
- réaménagement ponctuel du chemin du Viaduc et modification des arrêts pour les lignes TL 32 et 33 (mesure 17.OL.01).

Le PALM s'est dotée d'une stratégie d'implantation de tours coordonnée et partagée dans le périmètre compact de l'agglomération. Cette dernière comporte une boîte à outils qui se compose d'une liste de 8 critères, de cartes et d'un mode d'emploi qui permettent d'évaluer chaque projet de tour. Un pool d'experts indépendant et compétent en la matière a été constitué afin d'analyser les projets de tours sur la base des critères définis dans la stratégie du PALM. Bien que cette démarche ne soit pas obligatoire, la Commune de Prilly a décidé de soumettre le projet de PPA à ce pool d'experts, lequel a fait plusieurs recommandations qui ont été prises en compte dans la version du PPA soumise à l'enquête publique. Certaines de ces recommandations seront également intégrées au programme des concours d'architecture et d'espaces publics qui seront organisés préalablement au développement de la partie nord du PPA.

Stratégie de développement de l'Ouest Lausannois (SDOL)

L'entité SDOL donne une vision commune de l'aménagement urbain à long terme de l'Ouest lausannois. Elle repose sur l'engagement des 8 communes concernées, dont la Commune de Prilly. La mise en œuvre de son schéma directeur se fait par le biais de sept «chantiers d'études» dont quatre sont de nature géographique et trois thématiques.

Conformément aux principes énoncés dans la carte de synthèse du schéma directeur SDOL, le site du PPA accueillera une forte densité d'habitants et d'emplois tout en conservant une prédominance d'activités. L'aménagement d'un «espace public majeur» est prévu le long de l'avenue du Chablais, au pied d'un futur bâtiment haut servant de nouveau repère architectural.

Le projet de PPA répond plus particulièrement aux :

- chantier 2 - Secteur des voies ferrées CFF de Bussigny à Sébeillon (sites E1 et E2);
- chantier 5 - Espaces publics et mobilité douce.

Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM)

Le SDIM est un document qui engage les Communes de Prilly, Lausanne et Renens ainsi que le Canton de Vaud qui l'ont tous signé le 29 juin 2012.

Le SDIM structure le site de Malley en cinq secteurs : Le Strip, le Censuy, le quartier du Chêne, le quartier du Martinet et Malley-Centre pour lesquels il précise les principes et les objectifs d'urbanisation, de mobilité et d'environnement. Le PPA «Viaduc» se situe dans le secteur Malley-Centre, lequel se caractérise, selon le SDIM, par l'implantation de repères architecturaux, une densité importante, la présence de galeries marchandes ou de commerces ouverts sur l'espace public, de services, de bureaux, d'habitat, d'hôtellerie et d'activités de loisirs.

Les principes d'aménagements identifiés par le SDIM pour le périmètre du PPA sont :

- densité supérieure à 400 habitants et emplois par hectare;
- réalisation de repères architecturaux (immeubles-tours) allant jusqu'à 30 niveaux;
- mise en place de fronts bâtis pour marquer les places publiques;
- protection du viaduc du Galicien;
- réalisation d'une place qui englobe le viaduc du Galicien, qui sert de liaison entre la route de Renens et la halte RER et qui assure la visibilité sur le viaduc;
- adaptation du chemin du Viaduc en rue de desserte, avec accès directs aux parkings souterrains;
- localisation des arrêts de bus à distance fonctionnelle de la halte RER.

Les principes d'aménagements généraux du SDIM suivants sont également applicables au PPA :

- perméabilité piétonne;
- aménagements de places vélos en suffisance;
- limitation du stationnement des transports individuels motorisés;
- efficience des quartiers équivalente à celle de la société à 2000 Watts.

Plan directeur communal (PDCom)

Le PDCom qui définit les orientations pour l'aménagement du territoire communal pour les 10 ans à venir a été approuvé en 1993 et n'a depuis pas fait l'objet de modification. Trop ancien, les documents de planifications supérieures tels que le PALM, le schéma directeur SDOL et le SDIM servent de lignes directrices pour le développement de l'urbanisation.

Un plan directeur intercommunal est d'ailleurs en cours d'élaboration dans le périmètre SDOL. Cette étude doit formaliser dans un document légal les lignes directrices du SDOL.

En attendant, la révision, en cours, du plan général d'affectation de Prilly est accompagnée par une mise à jour ou création de certaines fiches du PDCom, notamment celle concernant le secteur de Malley (nouvelle fiche 22). Le PPA répond aux objectifs de la fiche 22 en autorisant la création d'un nouveau quartier dense, mixte et riche en espaces publics de qualité.

2.4 Etude d'impact sur l'environnement

2.4.1 Bases légales

Les prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement applicables au PPA sont notamment :

- loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE / RS 814.01);
- loi et ordonnance fédérales, respectivement du 1er janvier 1996 et du 16 janvier 1991, sur la protection de la nature et du paysage (LPN / RS 451; OPN / RS 451.1);
- ordonnance fédérale sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPair / RS 814.318.142.1);
- ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB / RS 814.41);
- loi et ordonnance fédérales, respectivement du 24 janvier 1991 et du 28 octobre 1998, sur la protection des eaux (LEaux / RS 814.20; Oeaux / RS 814.201);
- ordonnance fédérale sur l'assainissement des sites pollués du 26 août 1998 (Osites / RS 814.680);
- ordonnance fédérale sur les atteintes portées aux sols du 1er juillet 1998 (OSol / RS 814.12);
- et la législation cantonale d'application.

2.4.2 Rapport d'impact sur l'environnement

Le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) a accompagné le PPA «Viaduc» soumis à l'enquête publique du 28 février au 29 mars 2018.

Les principaux impacts relevés par le RIE concernent la protection de l'air et du climat, la protection contre le bruit, la protection contre les rayonnements non ionisants, la protection des eaux, des sols, les sites pollués, les substances dangereuses pour l'environnement, la conservation de la forêt et la protection de la nature et enfin la protection du paysage bâti et du patrimoine bâti, avec pour conclusions les éléments suivants.

Protection de l'air et du climat

L'augmentation des émissions de polluants atmosphériques liée au projet est principalement due à l'augmentation de trafic. L'augmentation de trafic liée au PPA sera inférieure à 5 %, ainsi, les émissions de polluants atmosphériques liées à cette augmentation sont donc faibles.

Les nouveaux bâtiments du PPA seront raccordés au chauffage à distance et viseront des performances énergétiques équivalentes au label MINERGIE-P-ECO®. Les émissions de polluants atmosphériques dues aux besoins de chauffage n'augmenteront donc pas de manière notable.

Les nouvelles installations devront être en adéquation avec le plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges. Le projet est concerné par les mesures dans le domaine de l'aménagement du territoire, de la mobilité et de l'énergie. Dans les grandes lignes, le projet doit permettre une densification de la population, une diminution de l'utilisation de véhicules individuels motorisés et une utilisation d'énergies renouvelables non polluantes. Les différentes mesures prises par le PPA vont dans sens. On peut citer la forte densification d'un secteur desservi par la halte du RER, plusieurs lignes de bus et les futures stations de tram T1 et T2, l'application d'une réduction importante du stationnement pour les activités, l'aménagement de zones piétonnes et cyclistes et l'efficacité énergétique exemplaire des bâtiments (raccordement au chauffage à distance, réalisation et exploitation des bâtiments conformément aux principes de la société à 2000 watts, etc.).

Dans le périmètre du PPA, les concentrations annuelles en particules en suspension dans l'air d'un diamètre inférieur à 10 micromètres (PM10) sont estimées entre 18 µg/m³ et 24.4 µg/m³, selon la station de mesure prise en compte. Ces valeurs sont en dépassement ou proche des limites d'immission fixée par l'OPair (20 µg/m³), avec une tendance à la diminution ces dernières années. Dans le cas du NO₂, les valeurs mesurées à la station des Pâquis sont dépassées chaque année, mais les concentrations tendent à diminuer. La station de la route de Renens montre par contre des dépassements faibles pratiquement chaque année, jusqu'en 2013. A partir de cette date, les valeurs moyennes de NO₂ n'ont plus été dépassées et la concentration en PM10 tend à baisser. Grace aux mesures mises en place dans le PPA pour répondre à l'OPair, les émissions liées aux aménagements prévus n'augmenteront pas de manière notable les immissions de polluants atmosphériques.

Le CO₂ est le principal gaz à effet de serre qui sera émis par le projet. L'augmentation de trafic sera la principale source d'émission de CO₂. L'application des mesures du plan OPair dans le PPA permettra une limitation efficace de ces émissions.

Pour les phases ultérieures, la description du projet sera précisée, notamment concernant le niveau de protection spécifié par la directive Air Chantiers à appliquer de l'OPair, en fonction des machines engagées et de la durée du chantier.

Protection contre le bruit

Le degré de sensibilité au bruit (DSB) III a été attribué à l'ensemble du périmètre du PPA «Viaduc».

Le site se trouve en zone constructible. Les nouvelles constructions doivent respecter les valeurs limites d'immissions (VLI) au sens de l'article 31 de l'OPB.

L'étude acoustique fait apparaître que :

- l'augmentation du trafic induit par le projet est inférieure à 10 % sur toutes les routes. Ainsi, l'augmentation du niveau de bruit sera inférieure à 1.0 dB(A) et ne sera donc pas perceptible;
- la ligne de chemin de fer du viaduc du Galicien ne provoque pas de dépassement des VLI sur les bâtiments du PPA;
- la ligne CFF au sud du PPA provoque des dépassements des VLI sur l'AEC B qui atteignent 11 dB(A) de nuit;
- Le trafic routier aux alentours entraîne des dépassements des VLI sur les deux aires d'évolution des constructions évalués entre 0.8 et 1.9 dB(A).

Des mesures de protection sur le chemin de propagation seront difficilement réalisables étant donné la hauteur des bâtiments touchés et l'étendue des sources de bruit. Dès lors, afin de respecter les VLI, des mesures constructives et/ou organisationnelles devront être mises en place et une étude acoustique détaillée sera établie au stade du permis de construire. Elle indiquera l'efficacité des mesures envisagées et démontrera le respect des exigences de l'OPB pour le DS considéré.

Des mesures telles que la mise en place de loggia avec garde-corps fermé (maçonnerie, verre, etc.) et surface absorbante sous la dalle, de loggia totalement fermée ou encore la mise en place d'écran vitré devant les fenêtres exposées permettent de garantir une meilleure protection contre le bruit. Il est également possible de ventiler les chambres possédant des fenêtres fortement exposées au bruit, par des fenêtres donnant latéralement sur une loggia, permettant de ce fait de réduire les nuisances induites par le bruit. Un système de type double peau pour la construction des façades est une mesure efficace et devrait être privilégiée.

Ainsi, pour les phases ultérieures, les aspects suivants devront être traités :

- mesures d'affectation dans les bâtiments (choix judicieux de la disposition des locaux sensibles, non sensibles; organisation des locaux sensibles au bruit avec une possibilité d'aération sur les façades non exposées);
- mesures constructives sur les façades des bâtiments donnant sur des routes ou des lignes de chemin de fer induisant des dépassements;
- les futures installations techniques du bâtiment devront respecter les valeurs de planification pour les locaux sensibles au bruit les plus exposés;
- établissement d'un rapport démontrant le respect de l'OPB dans le cadre de la demande d'autorisation de construire. Ce rapport sera soumis pour validation à la DGE.

Protection contre les rayonnements non ionisants

Le site est exposé aux rayonnements non ionisants en raison de la présence des lignes d'alimentation électriques des CFF et des installations de téléphonie mobile.

Les antennes situées sur le bâtiment Malley Lumières ne sont pas concernées par l'ORNI, leur puissance étant trop faible. Les stations émettrices pour téléphonie mobile de puissance moyenne les plus proches sont situées à plus de 150 m du périmètre du PPA. Leurs zones d'influence ne touchent donc pas le PPA.

La ligne CFF qui emprunte le viaduc du Galicien est utilisée pour le transit de déchets vers l'usine d'incinération TRIDEL. Étant donné la très faible utilisation de cette ligne (10 passages/j), l'émission des lignes de contact est négligeable. Concernant la ligne au sud du PPA, des calculs de flux magnétique ont été réalisés par le bureau Enotrac pour l'horizon d'évaluation 2030. Les résultats montrent que le bâtiment de Malley Lumières subit des densités de flux inférieures à 1µT. Les exigences de l'ORNI sont donc respectées.

Protection des eaux

Les parcelles concernées par le PPA se situent en secteur üB de protection des eaux. Ce secteur n'implique pas de restriction particulière en ce qui concerne la protection des eaux souterraines d'intérêt public. Un site pollué se trouve sur la parcelle 876, en raison d'activités industrielles de 1955 à 1994 (atelier de mécanique). Ce site ne nécessite ni surveillance, ni assainissement, il devra néanmoins faire l'objet d'une étude lors de projets de construction futurs.

Aucun milieu aquatique ne se trouve à l'intérieur ou aux abords du périmètre du PPA. L'unique cours d'eau du secteur est le Galicien, il est canalisé dans un voûtage. Celui-ci est utilisé actuellement comme collecteur d'eaux usées pour les Communes de Lausanne et Prilly, ces eaux sont acheminées vers la station d'épuration de Vidy.

L'évacuation des eaux claires et des eaux usées est de type unitaire dans la zone du SDIM. Un PGEE est en cours d'élaboration pour cette zone et le réseau d'évacuation des eaux sera converti en réseau séparatif à moyen terme. Ainsi, l'évacuation des eaux se fera en mode séparatif jusqu'aux collecteurs existants du domaine public. La géologie marneuse du territoire de Prilly ne permet a priori aucune infiltration des eaux. De plus, la présence d'un site pollué et de remblais ne favorise pas les conditions d'infiltration. L'évacuation des eaux claires ne peut donc se faire par infiltration dans les sols. Le règlement prévoit une végétalisation des toitures plates non accessibles. En fonction de la superficie des toitures végétalisées, des bassins de rétention seront aménagés. Le dimensionnement des bassins de rétention se fera au stade du projet de construction.

Pour les phases ultérieures, un rapport décrivant la conception et le dimensionnement des infrastructures d'évacuation des eaux devra être établi.

Protection des sols

D'après divers sondages géologiques dans le périmètre du PPA, la surface des parcelles est composée de remblais sur 2 à 3 mètres de profondeur. Au sens pédologique, le sol est donc de type remanié. Des mesures de conservations devront être prises durant la phase de chantier. Une pollution des sols est probable dans la zone du PPA. Des analyses devront donc être faites pour déterminer la filière de traitement nécessaire.

Pour les phases ultérieures, un rapport pédologique détaillant les pollutions potentielles des terres ainsi que les filières de valorisation adéquates devra être réalisé.

Sites pollués

D'après le cadastre des sites pollués du canton de Vaud, un site pollué se situe dans le périmètre du PPA. Cette aire d'exploitation a été en activité de 1955 à 1994 en tant qu'atelier mécanique. Ce site ne nécessite ni surveillance ni assainissement. Il devra être pris en compte au stade des projets de construction.

Selon l'ordonnance sur l'assainissement des sites pollués (Osites), la création de constructions et d'installations peut être réalisée si le site ne nécessite pas d'assainissement et si le projet n'engendre pas de besoin d'assainissement. Le PPA permet la construction pour une surface de 550 m² dans l'air du Galicien qui est, en partie, concernée par le site pollué. Si une excavation doit être réalisée sur cette parcelle, les matériaux d'excavation devront être analysés au stade du projet de construction. Les matériaux d'excavation devront être traités conformément à l'Ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets (OLED).

Pour les phases ultérieures, les filières d'évacuation des matériaux pollués, selon les exigences spécifiées par l'OLED, devront être précisées.

Déchets, substances dangereuses pour l'environnement

La zone du PPA Viaduc est comprise dans le secteur sud du plan de ramassage des déchets. Les projets de construction devront affecter des espaces de stockage des déchets collectés par les véhicules de ramassage des déchets. Ces espaces devront permettre le stockage :

- des incinérables ménagers non recyclables;
- du papier – carton;
- du verre;
- des végétaux et aliments.

Ces espaces devront être dimensionnés en fonction des quantités de déchets générées. Lors de la phase de réalisation, les déchets de chantier ainsi que les matériaux d'excavation devront être traités en conformité avec l'OLED.

Ainsi, pour les phases ultérieures, les aspects suivants devront être traités :

- détermination des volumes de terrain excavés et détermination des différentes filières de valorisation à disposition;
- précision quant aux catégories et quantités de déchets produits durant la phase de réalisation selon les données les plus récentes;
- précision à propos des exigences à respecter pour la valorisation, le traitement et le stockage définitif des déchets produits par le chantier selon les données les plus récentes;
- réalisation d'un plan de gestion des déchets de chantier comprenant un chapitre décrivant la gestion des matériaux d'excavation.

Accidents majeurs

Le périmètre du PPA «Viaduc» se trouve à proximité du tronçon ferroviaire sur lequel transitent chaque année près de 2 millions de tonnes (donnée 2013) de marchandises dangereuses au sens de l'OPAM. A ce titre, afin de respecter le besoin de coordination entre l'aménagement du territoire et l'OPAM tel que recommandé par la Confédération, plusieurs études ont déjà été réalisées lors de l'élaboration du SDIM et dans le cadre du PAC «centre sportif cantonal de Malley».

Des études complémentaires ont également été réalisées par le bureau Ernst Basler + Partner AG dans le cadre du PPA «Viaduc». Une étude a été réalisée en 2013 pour examiner les possibilités de surélévation du bâtiment Malley Lumières, avec un complément d'étude en 2014 pour vérifier la faisabilité de l'ensemble du PPA.

Les risques calculés et présentés concernent trois substances qui représentent l'ensemble des marchandises dangereuses, à savoir :

- les liquides inflammables comme l'essence, le mazout, le kérosène ou les alcools. Leur effet principal est le dégagement de chaleur en cas d'incendie;
- les gaz liquides inflammables comprimés, comme le propane, le butane ou l'oxyde d'éthylène. Leurs effets principaux sont le dégagement de chaleur ou l'onde de pression en cas d'explosion;
- les composés toxiques pour l'être humain comme le chlore ou l'acide chlorhydrique. Leur effet principal est une atteinte à la santé des personnes en cas d'inhalation.

Les résultats recueillis dans l'étude permettent de conclure que le projet est faisable. Cependant, la comparaison de la situation actuelle avec les projections des scénarii futurs met en évidence un risque qui, en tout état de cause, va s'accroître de manière très significative.

Afin d'assurer une protection suffisante des constructions vis-à-vis des risques d'accident majeur liés aux voies CFF, des mesures constructives et de vocation des locaux devront être prises. Elles seront recherchées dès l'élaboration des projets de construction et seront présentées lors des demandes de permis de construire avec une pesée des intérêts effectués. Il s'agira notamment de :

- dimensionner et signaler en conséquence les voies de fuite intérieures et extérieures;
- placer les prises d'air frais de l'aération (double flux, climatisation, etc.) le plus haut possible et sur les façades opposées aux voies ferrées. La hauteur recommandée est d'environ 30 mètres;
- réserver un chemin d'accès parallèle à ces voies ferrées (voie d'intervention).

Plus localement, dans la bande des 50 mètres depuis l'axe de la voie la plus proche définie en plan :

- limiter les grandes surfaces vitrées;
- augmenter la résistance à la chaleur des façades;
- augmenter la protection des voies de fuite et des cages d'escaliers situées en façades vis-à-vis de la pression et des gaz toxiques (par exemple : noyau en béton armé, sans fenêtres, et portes coupe-feu munies de seuil plan et ferme-porte);
- éviter de positionner les chemins de fuite sur les façades comprises dans cette bande;
- privilégier les locaux de service ou à faible fréquentation en façade dans cette bande.

Conservation de la forêt et protection de la nature

La flore présente dans le périmètre du PPA n'est pas répertoriée comme ayant une valeur écologique au niveau fédéral ou cantonal.

Selon le PPA, l'ensemble de la végétation des parcelles non construites devrait disparaître, principalement pour l'aménagement de la place du Galicien. Tout abattage d'arbre protégé devra être indiqué lors des demandes de permis de construire, ou selon une procédure indépendante, conformément au règlement communal sur la protection des arbres.

Les toitures plates non accessibles des bâtiments seront végétalisées et recouvertes de matériaux favorisant la rétention des eaux pluviales. La végétalisation sera réalisée de manière différenciée, favorable à la biodiversité. Des structures favorables à la faune compléteront la végétalisation (murgiers, branches, micro-topographie, etc.).

Protection du paysage bâti et du patrimoine bâti

Dans les alentours du PPA se trouve le viaduc du Galicien, classé dans l'inventaire architectural du canton de Vaud (cf. annexe A2). Celui-ci est propriété des CFF et est inclus dans le périmètre du PPA. Sa valeur architecturale lui vaut une note de 2. Il s'agit autrement dit d'un monument d'importance régionale. Les aménagements prévus par le PPA ne devront donc pas altérer son caractère.

Les aménagements devront tenir compte de l'identité du lieu et la renforcer à travers le dialogue entre les éléments du passé industriel (viaduc) et nouveaux. Les proportions généreuses du viaduc doivent être conservées et mises en valeur. La relation entre la Place du Galicien et l'arrêt du tram situé sur la Route de Renens doit faire l'objet d'une attention particulière en lien avec la préservation et la mise en valeur du viaduc et devra garantir une perméabilité visuelle et fonctionnelle.

Pour les phases ultérieures, les mesures de protection nécessaires afin de garantir la sauvegarde du viaduc du Galicien durant la phase de chantier devront être déterminées.

2.4.3 Avis et conditions des instances cantonales spécialisées et de la Commission interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE)

Le PPA a été envoyé au SDT pour examen préalable, le 22 décembre 2014, conformément à l'art. 56 LATC. Le SDT a adressé son rapport à la Municipalité le 30 avril 2015. Après correction, les documents modifiés ont fait l'objet d'un examen complémentaire dès le 20 juin 2016. Le SDT a envoyé sa réponse le 27 janvier 2017. Quelques adaptations étant encore nécessaires, un dernier envoi au SDT pour ultime contrôle a été effectué le 22 septembre 2017. Le 7 novembre 2017, le SDT a communiqué son accord pour la mise à l'enquête du PPA.

Durant cette procédure, les services de l'Etat concernés par l'impact du projet sur l'environnement ont été consultés. Certains ont fait plusieurs demandes qui ont toutes été prises en compte.

Bruit (DGE-ARC)

Demande de modifier l'estimation des charges sonores nocturnes en tenant compte des hypothèses prises dans le cadre de l'étude préliminaire d'assainissement du bruit routier des routes cantonales et communales principales, périmètre SDOL.

Demande de vérifier la liste des mesures susceptibles de protéger du bruit les utilisateurs des bâtiments qui seront soumis à valeurs dépassant celles admises par l'OPB.

Demande de mettre à jour les cartes isophones annexées au REI.

Ces demandes ont été prises en compte dans les différentes versions des documents. Lors de l'ultime contrôle, la DGE-ARC n'a plus formulé de remarque concernant le bruit.

Accidents majeurs (DGE-ARC)

Demande de préciser dans les documents que des mesures de protection seront prises et leur efficacité démontrée dans la pesée des intérêts.

Demande d'adapter l'article 2.4 al.2 relatif à la possibilité d'augmenter la part de logements dans l'AEC B.

Demande de compléter les mesures à rechercher au stade des permis de construire figurant à l'article 5.5 al.1 et al.2.

Demande d'adapter le rapport 47 OAT en intégrant les derniers compléments apportés à l'art. 5.5 du règlement.

Ces demandes ont été prises en compte dans les différentes versions des documents. Lors de l'ultime contrôle, la DGE-ARC n'a plus formulé de remarque concernant les accidents majeurs.

Air (DGE-ARC)

Demande que l'offre en stationnement soit conforme au Plan des mesures OPair.

Comme c'est le cas, la DGE-ARC n'a plus formulé de remarque concernant l'air, lors de l'ultime contrôle.

Rayonnement non ionisant (DGE-ARC)

La DGE-ARC a jugé que le REI démontre correctement le respect du projet à l'ORNI. Il n'a donc formulé aucune demande.

Sols (DGE-GEODE)

Demande que le REI soit complété par un chapitre «sol» adéquat, établi conformément à la directive DMP 864 –Etude pédologiques protection des sols sur les chantiers.

Ce complément a été apporté dans le document transmis à l'examen complémentaire. La DGE-GEODE n'a plus formulé de remarque.

Eau (DGE-EAU)

La DGE-EAU n'a formulé aucune demande.

Biodiversité et paysage (DGE-BIODIV)

Demande de compléter l'article 2.11 du règlement sur la végétalisation des toitures plates non accessibles par des mesures favorables à la biodiversité (végétalisation différenciée, mise en place de branches, murgiers, micro-topographie, etc.).

Ce complément a été apporté dans le document transmis à l'examen complémentaire. La DGE-BIODIV n'a plus formulé de remarque.

Patrimoine (SIPAL)

Demande que le rapport 47 OAT tempère la possibilité évoquée d'implanter des commerces ou des services entre les arches du viaduc de Galicien. En effet, cet objet est porté à l'Inventaire du Canton et, à ce titre, toute intervention de ce type doit tenir compte des enjeux patrimoniaux de sa conservation et de sa mise en valeur, conformément aux dispositions légales en vigueur. La collaboration de la Section monuments et sites du SIPAL, du service du patrimoine des CFF et du secteur ponts de la division infrastructure des CFF sera nécessaire.

Demande que l'article 5.1 du règlement soit complété avec des dispositions de conservation du viaduc du Galicien.

Ces demandes ont été intégrées aux documents. Si l'interdiction d'implanter des services et/ou des commerces entre les arches n'a pas été mentionnée dans le règlement, c'est pour ne pas renoncer d'emblée à une éventuelle bonne proposition garantissant l'identité du viaduc qui pourrait ressortir du concours sur les espaces publics du secteur. Le SIPAL sera intégré au groupe d'experts du concours.

Dans le rapport d'examen complémentaire, le SIPAL a estimé que ses demandes avaient été prises en compte et n'a formulé aucune nouvelle remarque.

Circulation/trafic (DGMR)

Demande de renseigner la coordination du PPA avec le réaménagement de l'avenue du Chablais dans le rapport 47 OAT.

Demande d'adapter l'esquisse de l'aménagement du chemin du Viaduc en y intégrant les rampes d'accès aux parkings souterrains.

Demande de démontrer la viabilité du réseau routier en tenant compte de l'augmentation du trafic généré par le PPA.

Demande de préciser la localisation de la zone ferroviaire sur le plan.

Demande de recalculer les besoins en places pour les vélos et de préciser dans le règlement que la norme applicable est actuellement la SN 640 065.

Demande de clarifier le périmètre du projet souterrain des CFF et ses contraintes pour le PPA.

Ces 6 demandes ont été prises en compte. La DGMR n'a plus fait de remarque sur ces sujets.

Demande d'introduire dans le règlement une disposition garantissant à court terme la suppression de l'accès ouest au parking souterrain de Malley Lumières afin de permettre la réalisation du passage inférieur des coulisses reliant le sud des voies CFF au parvis du centre sportif de Malley.

Après vérification, il s'est avéré qu'il était techniquement possible de réaliser le passage inférieur tel que prévu par les lauréats du concours sur le centre sportif de Malley tout en conservant la rampe ouest du parking de Malley Lumières. Les documents ont donc été modifiés en supprimant la nécessité de réaliser un nouvel accès depuis la façade nord du bâtiment, ce qui aurait d'ailleurs nécessité de revoir l'organisation des sous-sols et l'emplacement de certains équipements techniques du bâtiment. Sur la base de cette démonstration, la DGMR n'a pas reconduit sa demande.

Demande de calculer l'offre en stationnement pour les véhicules motorisés dans le PPA dans le respect des mesures OPair et des principes du SDIM qui prévoit une réduction du nombre de places pour l'habitation et les activités. Sur cette base, la capacité actuelle du parking de Malley Lumières est jugée suffisante. Ainsi, il ne serait pas possible de réaliser de nouveaux stationnements dans l'AEC A, ou, alors, toute création de places de parc dans cette aire devrait être conditionnée à la suppression d'un nombre de places identique dans le parking de Malley Lumières. De plus, la méthode de calcul et les chiffres du stationnement doivent être coordonnés entre les documents constituant le PPA, ce qui n'était pas toujours le cas au niveau de l'examen préalable.

Les taux de satisfaction proposés dans le SDIM tiennent compte du niveau de desserte en transports publics et de l'accessibilité pour les mobilités douces. Le périmètre du PPA se trouve dans le quartier de Malley-centre, aux environs immédiats de la halte RER, de la future halte de tram et à 300 mètres de la station du métro M1. Dès lors, le SDIM préconise d'appliquer des taux de satisfaction de l'offre en stationnement de 20 % à 50 % pour le logement et de 20 % pour toutes les autres affectations. Néanmoins, compte tenu du taux de motorisation des habitants de Prilly, la Municipalité estime risqué d'appliquer les recommandations du SDIM pour le stationnement lié aux logements. Elle juge préférable de générer un trafic supplémentaire minimal, plutôt que de voir les véhicules privés investir l'espace et le domaine publics, seule alternative à l'offre de stationnement non réalisée sur le domaine privé. En effet, les places de stationnement pour le logement sont peu conflictuelles dans les calculs de génération de trafic en raison de leur faible taux de rotation. Dès lors, il a été décidé de s'écarter des recommandations du SDIM et de calculer l'offre en case de stationnement pour le logement sur la base de la norme VSS. L'offre quotidienne totale en places de stationnement pour l'ensemble du PPA est ainsi estimée à 609 places dans sa variante la plus défavorable. Pour assurer la faisabilité du PPA, un parking souterrain de 147 places de stationnement est nécessaire dans l'AEC A. Ce chiffre a été arrondi à 150 pour l'offre en case de stationnement mentionnée dans le règlement, ce qui porte le nombre total de place à 612 (462 + 150) pour le PPA «Viaduc».

La DGMR a validé cette justification dans le sens qu'elle est conforme au SDIM pour l'activité et à l'OPair.

Protection de l'environnement (CIPE)

Lors de l'examen complémentaire, la CIPE a estimé que le RIE était complet pour évaluer les impacts sur l'environnement. Elle demande toutefois que le nombre de places de parc pour les véhicules à moteur utilisé pour les différentes justifications soit validé par la DGMR, ce qui était le cas au stade de l'ultime contrôle (cf. ci-dessus).

2.4.4 Appréciation globale de la compatibilité du projet avec l'environnement

Selon le rapport d'impact sur l'environnement et l'évaluation des instances spécialisées et de la CIPE, le PPA «Viaduc» est compatible avec l'environnement.

2.5 Enquête publique

Conformément aux dispositions légales en vigueur, le projet de PPA «Viaduc» et le plan de la servitude de passage public ont été soumis à l'enquête publique du 28 février au 29 mars 2018, conjointement à la consultation publique du rapport d'impact sur l'environnement accompagnant le dossier (annexe du rapport 47 OAT).

Une séance de présentation publique du projet a été organisée le 8 mars 2018. Durant l'enquête publique, un logiciel 3D a été mis à disposition de la population dans les locaux du service Urbanisme et Constructions. Cet outil a permis à tout en chacun d'évaluer l'impact du projet sur le voisinage.

Dans le délai d'enquête, 61 oppositions et 2 observations ont été formulées. Bien que seules 2 oppositions mentionnent le souhait d'être entendu par la Municipalité, comme le propose l'article 58 LATC alinéa 2, tous les opposants ont été conviés à une rencontre le 13 septembre 2018 afin d'évoquer avec eux le contenu de leurs interventions et les réponses qui y seront apportées. Au terme de ce rendez-vous, 4 oppositions ont été retirées. Il s'agit des oppositions n°15, 51, 53 et 55 de Madame Rosselet, Madame et Monsieur Senape, Madame et Monsieur Bedogni et de Madame et Monsieur Rueedi.

Compte tenu du nombre important d'oppositions et d'observations, il n'est pas possible d'en résumer individuellement le contenu. Par contre, 11 grandes thématiques ont été abordées par les différents opposants. Un résumé des arguments des opposants par thématique figure au chapitre suivant et un tableau récapitulatif des points abordés dans chaque opposition est annexé à la présente décision finale.

2.5.1 Résumé des oppositions par thématique

Thème 1 : densité trop élevée

1. La densité du PPA «Viaduc» de 579 habitants emplois par hectare est jugée excessive et supérieure à l'exigence minimale du Canton (250 habitants emplois par hectare pouvant être portée à 400 habitants emplois par hectare dans les zones bien desservies par les transports publics). Il est demandé de la baisser.
2. Deux opposants suggèrent de baisser la densité du PPA en diminuant la hauteur de la tour A qui a un fort impact sur les habitations existantes et d'augmenter celle du PQ «Malley Gazomètre».

Thème 2 : hauteur et orientation des tours

1. Les hauteurs des 2 tours du PPA «Viaduc» sont jugées excessives et disproportionnées par rapport à l'environnement existant. La tour A est trop proche du Viaduc, des habitations existantes et de Lausanne. Il est demandé de ramener sa hauteur à celle de la tour B (65 m), voire même la baisser à 30 ou 40 m. Il est considéré aberrant d'avoir placé la tour la plus haute au nord du périmètre.
2. Cette hauteur occulte la vision sur les Alpes et le Jura et n'est pas en accord avec la stratégie d'implantation des tours du PALM et le critère Skyline du rapport du Pool d'experts tours, qui donne l'image des 5 doigts de la main. De plus, il est incompréhensible que tous les points de vue stratégiques pour la Skyline soient situés dans les hauteurs de Prilly et ne tiennent pas compte de l'impact sur les habitants du sud de la Commune.
3. L'assise de la tour A se rapproche plus d'un carré que d'un rectangle orienté nord-sud, selon les recommandations du Pool d'experts tours. Il est demandé de reculer sa limite est de 5 m et de garantir une orientation nord-sud, dans le plan et le règlement du PPA «Viaduc».
4. Nul besoin de bâtiments hauts pour créer un repère emblématique.

Thème 3 : trafic

1. L'axe nord-sud actuel est déjà saturé, le PPA «Viaduc» aggravera la situation. L'augmentation «négligeable» de 4 % annoncée dans l'étude de trafic est peu crédible. Une contre-expertise est demandée. De plus, l'augmentation calculée ne tient pas compte des développements de Malley (plans de quartiers et Centre sportif de Malley) et des affectations du projet (logements, hôtel, bureaux, etc.).
2. Il est demandé d'envisager des mesures concrètes de régulation et de pacification du transit nord-sud de l'avenue du Chablais et la suppression du stationnement, ainsi que sur les axes chemin de Renens/chemin de Bel-Orne/avenue du Galicien qui présentent un risque pour les piétons.
3. Le nombre de places de parc est estimé dérisoire par rapport aux surfaces de logements, de commerces, de bureaux et d'infrastructures hôtelières ou de loisirs. Ce facteur contribuera à la surcharge du trafic, la pollution et entraînera le parcage sauvage des véhicules.
4. La densification va rendre l'accès à l'immeuble de la PPE Bel-Orne compliqué et bloquer le giratoire de Malley.
5. Il est recommandé de profiter du développement du quartier et de la présence du CSM pour doubler les routes actuelles.
6. Le tram doit être en place avant la réalisation du PPA. Il soulagera le trafic est-ouest, mais pas le nord-sud.

Thème 4 : mobilité douce et tranquillisation

1. Les opposants estiment que les piétons ne sont pas sécurisés. 2/3 des piétons emprunteront le cheminement avenue du Chablais - chemin de Renens - chemin Bel-Orne - avenue du Galicien. Il est demandé d'inclure dans l'étude ce périmètre et celui autour de la Brasserie du Galicien. L'élargissement de la route de Renens aggrave la situation puisque les piétons franchissent en 2 étapes la route cantonale. Mise à part la voie verte rien n'est envisagé pour les piétons.
2. Les cyclistes ne sont pas sécurisés dans le secteur. L'avenue du Chablais est dangereuse. Sa requalification ne solutionnera pas le problème puisque les pistes cohabiteront avec les voies du bus. Supprimer quelques places de parc et aménager des pistes en site propre. Pourquoi créer des places vélos dans les plans de quartier s'il n'y a pas d'infrastructures adéquates (exemple de l'av. de Provence) ?
3. Il est demandé de transformer le chemin du Viaduc en zone 30 km/h pour la sécurité des futurs habitants.
4. Les liaisons cyclables vers l'extérieur du quartier doivent être bien pensées et la réalisation de la liaison vers l'ouest par les chemins du Viaduc puis du Closel et l'aménagement du passage sous le prolongement du Viaduc (mesures PALM 2012 4c.OL.104 et 4d.OL.115) sont importants.

Thème 5 : ombre portée, ensoleillement, vue et éblouissement

1. La tour A va créer un mur et engendrer une perte de lumière, d'ensoleillement et des ombres portées sur les habitants du quartier des Flumeaux et ceux de Lausanne. L'ensoleillement sera fortement réduit dès 16h00, d'octobre à mars. Le simulateur ne montre pas la situation réelle future.
2. Des matériaux adéquats doivent être choisis en façade et au sol pour limiter l'éblouissement, la chaleur et apporter de la lumière. Les habitations seront fortement touchées par l'éblouissement le matin.
3. La vue sur le Jura est occultée. Ce qui engendrera une perte de valeur des biens avoisinants.

Thème 6 : pollution de l'air, du sol et bruit

1. L'air est déjà pollué. La densification aggrave la situation. Il y a risque d'asphyxie avec l'augmentation du trafic. Le rapport d'impact est basé sur les données 2010, dès lors il n'est pas fiable. Il est demandé de réduire la densité, d'entreprendre des mesures concrètes de pacification du trafic et le développement d'une politique de mobilité douce ambitieuse.
2. Le sol est également pollué au niveau de la place du Galicien. Il est demandé une étude approfondie sur la pollution souterraine de la plaine de Malley. La partie hydrogéologique, manquante dans le rapport de 2011, devrait déterminer les flux entrants et sortants de la nappe phréatique. Il est nécessaire de suspendre le PPA jusqu'à la parution des résultats de l'étude, du fait qu'il y ait un risque majeur d'extension de la zone contaminée en aval. Il est rappelé que la pétition pollution est toujours pendante auprès du Grand Conseil vaudois. Ce dernier point justifie la suspension de PPA «Viaduc».

3. La pollution sonore, déjà élevée, sera dépassée.
4. La future chaufferie de Malley est indispensable pour garantir les besoins en chaleur de tout le secteur de Malley. Or la réalisation de la tour nord impliquera une surélévation de sa cheminée. En effet, selon l'OPair, cette dernière doit être plus haute que les constructions présentes à proximité. Un point de situation est nécessaire avec la DGE. Cas échéant, il est demandé que le surcoût soit à la charge des promoteurs privés.

Thème 7 : risque ferroviaire (OPAM)

1. La proximité des périmètres constructibles des voies ferroviaire est-elle réglementaire ?
2. Il n'est pas acceptable de prétendre qu'il est possible de planifier autant de logements à proximité des voies ferroviaires en toute sécurité alors que le contraire a été affirmé pour les limiter dans le PQ «Malley-Gare». Il est demandé que l'étude de ces risques et des mesures protectrices soit effectuée dans le cadre du PPA, et non reportée au stade du permis de construire.

Thème 8 : affectations

1. Certains opposants demandent d'augmenter la proportion de logements dans l'AEC B de 25 % à 50 %. Ils estiment qu'il est nécessaire d'augmenter les surfaces de logements au détriment des surfaces commerciales. Il y a suffisamment de bureaux, notamment à Malley-Gare. Les surfaces commerciales restent souvent vacantes. D'autres demandent l'inverse, soit la réduction du pourcentage de logements à cause du risque ferroviaire.
2. Pour assurer une mixité d'activités artisanales et de commerces de proximité, des loyers attractifs doivent être proposés.

Thème 9 : espaces publics et environnement urbain

1. Les opposants demandent de préserver et valoriser le viaduc du Galicien en éloignant la tour A, en empêchant l'élargissement de la RC qui vient s'appuyer contre ses piles et en préservant la topographie du site. Il est également demandé de préserver le rideau végétal à proximité et aménager des chemins et escaliers sous les arches.
2. Une grande majorité d'opposants demande une place végétalisée plutôt que minérale et regrette que rien ne soit prévu pour l'environnement et la biodiversité dans les espaces publics.
3. Les aménagements suivants sont refusés : ecopoints, stationnement vélos et minute et taxi, parkings, accès de service et de livraison, empiètement pour l'isolation thermique au nord de l'AEC A. Il est estimé qu'ils réduisent l'aire du Galicien, qui est jugée déjà trop petite.
4. Une place de jeux pour les enfants et un parc multigénérationnel doivent être prévus.
5. La Galicienne doit être pérennisée.
6. Les limitations d'usage des 550m² des CFF seront un obstacle aux idées de la population (café-bibliothèque, sports urbains, etc.).

Thème 10 : énergie et environnement

1. Dans le PPA «Viaduc» il n'y a ni vision écologique ni sociale. Les espaces publics du PPA ne tiennent pas compte de la biodiversité urbaine et la suppression de la zone boisée du Galicien impactera fortement cette dernière.
2. L'éclairage lié aux enseignes et aux locaux impactera la faune.
3. La construction du tram est en suspens à cause de la forêt du Flon. Il est proposé de reproduire cette forêt à Malley.
4. Ce plan va dans le sens du réchauffement climatique et est en contradiction avec le développement durable. Puisque la diminution de la végétation augmente le CO₂, l'espace minéral réchauffe l'air, l'ensoleillement est diminué, etc. Il faut oublier le profit et penser d'abord au dérèglement climatique.

Thème 11 : communication

1. Le dispositif des ballons mis en place durant l'enquête publique était défaillant car souvent absent et influencé par le vent. Un ballon par périmètre n'est pas suffisant pour se rendre compte de l'impact d'une telle construction. La présence des gabarits du socle de l'AEC A donnait une lecture trompeuse du volume de la tour.
2. L'atelier participatif sur les espaces publics aurait dû être plus ouvert. La méthode utilisée par l'animatrice est critiquée car ne permet pas au dialogue de s'installer entre les participants.
3. Le logiciel 3D aurait dû être mis à disposition de la population avant l'enquête publique. La transparence des tours est critiquée. La présence d'un train voyageurs sur la ligne Tridel témoigne du peu de sérieux du précédé.
4. Le contenu de la convention signée entre la Commune et les propriétaires privés doit être rendu public.

2.5.2 Réponses aux oppositions par thématique

Thème 1 : densité trop élevée

1. Le site du PPA «Viaduc» fait partie des dix sites stratégiques identifiés par le Canton dans le cadre des PALM 2007 et 2012. Ce pôle de développement économique s'inscrit à l'intérieur du Site E1 : Prilly Sud - Malley - Sébeillon. *«Situé de part et d'autre de l'axe ferroviaire Renens-Lausanne, ce site, en grande partie urbanisé et qui comprend des zones industrielles, est appelé à accueillir de plus en plus de logements et d'activités tertiaires en remplacement des activités artisanales et industrielles en mutation ou disparues (friche). Une série de nouveaux quartiers émergeront à proximité de la halte de Prilly-Malley et le long de la ligne de tramway t1 avec des vocations, une forme urbaine et des espaces publics et verts qui répondent à leur contexte propre. Une nouvelle centralité dense et mixte (cf. PALM 16, Volume A, Rapport de projet, page 187).»*

La densification et la mixité développées dans le PPA «Viaduc» s'inscrivent dans la politique de développement des centres cantonaux (cf. Plan directeur cantonal PDCn, Mesure B11).

Dans les sites stratégiques, une densité humaine minimale de 250 habitants emplois par hectare est requise. Pour le site E1 la densité humaine peut être supérieure à 400 habitants emplois par hectare. Conformément au tableau, ci-dessous, la densité moyenne prévue à Malley-Centre est de 397 habitants emplois par hectare.

Site	IUS	ha/he
Malley-Centre sportif	1.9	80
Malley-Viaduc	2.9	579
Malley-Gare	3.2	640
Malley-Gazomètre	1.4	290
Moyenne prévue à Malley	1.9	397

Le Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM) préconise pour Malley-Viaduc une capacité constructive totale de 50'416 m². Le PPA réalise 16'875 m² de plus que cette recommandation, conformément au SDIM qui stipule que «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». L'augmentation de capacité constructive a fait l'objet d'une vérification de sa conformité à l'OPAM.

Dès lors, la densité prévue par le PPA «Viaduc» de 579 habitants emplois par hectare est conforme aux objectifs du Canton et à ceux du SDIM.

2. La Municipalité a pris le parti de planifier des densités plus élevées pour les 2 secteurs à proximité immédiate de la halte CFF Prilly-Malley, très bien desservis par les transports publics (train, métro et bus), ainsi que d'une ligne de tram (t1) et d'un BHNS prévus dans les années à venir. Le PQ «Malley-Gazomètre» (en cours d'étude) inclut dans le calcul de sa densité des espaces publics généreux (parc du Gazomètre et la promenade de l'axe culturel). Ces équipements sont planifiés pour tout le quartier de Malley. C'est la raison pour laquelle ce dernier a la densité la plus basse. En réalité, c'est celui qui comprendra le plus de nouvelles surfaces de planchers construites; environ 2100 nouveaux habitants emplois (dont 1650 habitants) y sont prévus contre 770 habitants emplois (dont 570 habitants) pour le PPA «Viaduc».

Thème 2 : hauteur et orientation des tours

1. Le périmètre de Malley a été désigné par le Canton comme site stratégique. Cette nouvelle centralité + est voulue bien desservie par les transports, dense, mixte et vouée à un fort développement
2. économique. La typologie des tours a été choisie pour symboliser le dynamisme de ce lieu et marquer la localisation de cette nouvelle centralité. Dans le cas de Malley, c'est «un quartier de tours» dans son ensemble qui remplit cette fonction et qui marque le territoire.

Une tour est une construction nettement plus haute que large, dominant un édifice ou un ensemble architectural. Un bâtiment élevé dans un environnement élevé n'est pas systématiquement considéré comme une tour. En plus d'avoir une forme élancée, il doit surtout se démarquer de son contexte. Ce qui justifie la différence de typologie avec l'environnement bâti existant. Néanmoins, le projet, en raison de la présence à proximité d'autres tours (tours du Martinet, de Longemalle, de la Rochelle et silo OBI) et bâtiments de grande taille (Malley Lumières, CSM, dépôts des tl, déchèterie, etc.), s'insère dans le contexte urbain de Malley.

Deux typologies de tours sont répertoriées dans l'agglomération : Les tours isolées et les ensembles de tours. Ces derniers éléments sont souvent implantés en haut d'une rupture de pente ou dans la pente, à l'exemple de la Vallombreuse ou l'Avenue Martin Grey. Le principe d'implantation pour les tours de Malley est le même puisqu'elles viennent se nicher à la rupture de pente de la ville, dans la cuvette de la friche industrielle. Leur progression suit la pente du terrain. Par conséquent, la tour la plus haute est celle qui est le plus au nord de Malley. C'est ce principe de composition urbaine qui justifie l'emplacement de la tour A.

Les points de vue stratégiques pour la Skyline ont été fixés dans la carte «Vues» dans le cadre de la Stratégie pour l'implantation des tours. Ils sont à l'échelle de l'agglomération et permettent de faire ressortir les enjeux pour le grand paysage. Deux points de vue sont prévus au sud-ouest de la Commune : Renens Bâtiment-TL et Vidy-Unil.

Le Pool d'experts tours ayant pour mission de vérifier la cohérence d'implantation des tours du Viaduc a donné son approbation en apportant quelques recommandations supplémentaires. La hauteur initiale de la tour A était de 100 m, elle a été baissée à 85 m.

Dès lors, l'ensemble de tours projeté est en conformité avec la stratégie pour l'implantation des tours du PALM et les recommandations du Pool d'experts tours.

3. Les gabarits constructibles indiqués en plan et en coupes ne représentent que des espaces dans lesquels les bâtiments doivent s'insérer, sans forcément les remplir entièrement. Ils ne représentent donc pas la forme définitive du projet qui sera déterminée par le concours d'architecture. Cela dit, il est vrai que l'assise de la tour de l'AEC A de 35 m x 40.75 m est à peine assimilable à un rectangle orienté nord-sud malgré le fait qu'il ait déjà été affiné de 10 m par rapport aux versions antérieures. Un recul de 5 m de la limite est de l'AEC A ne permettrait pas la réalisation des 35'310 m² de SPd maximale mentionnée dans le règlement car trop de surfaces seraient perdues au niveau du socle. Par contre, l'exploitation maximale de ce dernier permettrait de gagner 5 m dans la largeur de la tour, ce qui donnerait à cette dernière une assise de 30 m x 40.75 m. Cette adaptation est admissible car elle assure l'orientation nord-sud de la tour souhaitée par les opposants et le Pool d'experts tout en autorisant la réalisation des SPd encore disponibles pour l'AEC A. Dans ce cas, l'occupation au niveau du socle de l'entier du périmètre constructible de l'AEC A est nécessaire. Tout comme l'exploitation de la hauteur totale offerte pour la tour (85 m).

Amendement apporté par le Conseil communal :

En plan et en coupes, rétrécissement du périmètre constructible pour la tour de l'AEC A de 5 m en direction de l'est.

4. Il existe des alternatives à la tour pour matérialiser un repère emblématique. Néanmoins, le choix s'est porté sur cette typologie pour les raisons citées à la réponse 1 et 2, mais également pour libérer de précieux espaces au sol et permettre de dégager des espaces publics généreux dans un secteur où le flux de piétons est appelé à croître. Ces espaces seront aménagés avec soin et contribueront à la vie publique locale.

Thème 3 : trafic

1. L'axe nord-sud actuel est aujourd'hui fortement sollicité et compte près de 17'700 véhicules/jour (charges TJM Lausanne-Région, état 2014, figure 2 de l'étude trafic). Néanmoins, la capacité des carrefours à l'heure de pointe du soir reste bonne (< 80 % tout au long de l'axe, hormis au carrefour de l'avenue de Provence où la situation est jugée satisfaisante < 90 %; Plan de quartier «Malley-Gare» - EIE - Volet circulation et mobilité, charges de trafic 2012).

C'est pour cette raison qu'un projet d'élargissement et requalification est en cours d'études. Il prévoit une 4^{ème} voie, permettant de mettre en site propre les bus dans les deux sens.

Le calcul de l'augmentation du trafic se base sur les données de divers comptages et études de 2010 à 2014 (page 1 de l'étude de trafic). Les charges de trafic ont été effectuées dans le cadre du projet du Tram et du PQ «Malley-Gazomètre». L'état de référence pour 2020 fait état de 20'800 véhicules/jour sur l'avenue du Chablais. Il prend en compte toutes les planifications du secteur, soit le Tram, le PQ «Malley-Gazomètre», le PQ «Malley-Gare» et le Centre sportif de Malley (page 5 de l'étude trafic).

L'état avec projet permettant d'analyser les effets du projet PPA «Viaduc» s'appuie sur la simulation de 4 scénarios d'affectations. Le scénario 4, le plus défavorable, a été retenu pour le calcul du trafic à l'état futur (tableaux à partir de la page 16 de l'étude de trafic).

L'augmentation de 4.6 à 4.8 % de charges supplémentaires est correcte et elle concerne l'avenue du Chablais (Figure 7, page 12 de l'étude de trafic). La charge supplémentaire de trafic est estimée à +1050 TJM (trafic journalier moyen).

L'étude démontre enfin qu'avec la prise en compte de l'ensemble des projets, dont celui du PPA «Viaduc», la capacité du carrefour avec le chemin du Viaduc reste bonne à l'état futur (Figure 8, page 13 de l'étude de trafic).

Il est important de rappeler que la forte sollicitation des axes routiers du secteur de Malley est due aux véhicules en transit venant de l'autoroute en direction de Lausanne via les jonctions de Malley, de Crissier et de la Blécherette. Il ne s'agit donc pas de trafic local, mais d'un problème plus large. Pour faire face à cette situation des mesures ont été prises par le Canton et la Confédération. Il est prévu de réaliser des nouvelles jonctions et compléments de jonctions pour éviter le trafic de transit à travers l'Ouest lausannois. Deux nouvelles jonctions sont en particulier planifiées : celles de Chavannes et d'Ecublens. Cela réduira la circulation en ville en redistribuant le trafic sur l'autoroute de contournement. Dans cette perspective, les réalisations suivantes sont particulièrement intéressantes pour le secteur de Malley : nouvelles jonctions de Chavannes, d'Ecublens et du Solitaire et complément de la jonction de Malley-Bourdonnette. Ces projets devraient se concrétiser d'ici une dizaine d'années. Les premières améliorations se feront sur ce que l'on appelle «le goulet de Crissier». En outre, la fermeture du passage inférieur du Léman reporte également passablement de trafic sur l'axe nord sud. Sa réouverture est prévue pour mi-2019 (avec réouverture temporaire jusqu'au 30 octobre 2018).

2. L'élargissement de l'avenue du Chablais permettra une meilleure gestion des différents flux (piétons, vélos, bus et voitures). Certes, l'avant-projet actuel ne solutionne pas le giratoire de Malley et l'aménagement de pistes cyclables en site propre sur toute la longueur de l'axe, cependant des améliorations sont envisagées par la suppression de places parc sur un côté, l'optimisation des trottoirs pour une amélioration des aménagements cyclables, etc. Ce projet étant intercommunal, des négociations sont en cours avec la Ville de Lausanne pour en faire une priorité.

Au vu de la pente sur le tronçon nord de l'axe, de la largeur du passage sous les voies ferroviaires, de l'insertion d'un arrêt de bus vers la future place de Malley et de la présence de places de parc, la création de pistes cyclables en site propre s'avère compliquée sur l'entier de l'axe. Il est plus efficace de réaliser des bandes cyclables généreuses des deux côtés de la route, limitant les pertes de priorité des cyclistes face aux autres modes de déplacement et ne créant pas de conflit avec les piétons (en ville la position naturelle du vélo est sur la chaussée). Devant répondre à des contraintes de part et d'autre de l'axe, la proposition de l'avant-projet consiste ainsi en la réalisation de voies mixtes bus-vélos en aval de la halte CFF et de bandes cyclables en amont.

Le projet d'ouvrage sera repris afin d'intégrer au mieux la prise en compte des modes de déplacement selon l'ordre de priorité suivant : piétons > cyclistes > transports publics > transports motorisés.

3. Le nombre de places de stationnement pour le logement, en accord avec le canton (DGMR), a été calculé en application de la norme VSS 640 281 (1 place de parc par 100 m² de SPd), étant donné que les places de stationnement pour le logement ont peu d'impact dans les calculs de génération de trafic en raison de leur faible taux de rotation (lorsque l'on habite en ville, posséder un véhicule n'implique pas de l'utiliser tous les jours, au contraire certains l'utilisent que pour les loisirs ou des achats le week-end). Pour toutes les autres affectations le nombre de places de parc a été estimé conformément aux recommandations du SDIM, en appliquant un taux de satisfaction de 20 %. En fonction du programme du PPA, l'offre brute est d'abord calculée à partir de la norme VSS 640 281, puis l'offre nette (ou offre réduite) est établie selon des taux de satisfaction définis dans le SDIM. Le plan des mesures OPair et la présence du parking de Malley Lumières de 462 places ont également été pris en compte dans le calcul.

L'offre en places de stationnement pour l'ensemble du PPA est estimée à 612 places dans sa variante la plus défavorable, dont 150 places nouvelles dans l'AEC A et 462 places existantes dans Malley Lumières. En sachant que le site sera central et extrêmement bien desservi par les modes de transports publics (train, métro, tram et bus), le nombre de places générées est convenable et le parti pris permet d'optimiser la génération de trafic.

Il est à rappeler que la tendance actuelle en milieu urbain consiste non plus à prioriser les déplacements en voiture individuelle et la réalisation de places de parc, en particulier pour les activités commerciales et de services, mais tend plutôt à rendre l'espace public aux piétons, à tranquilliser les axes routiers et à favoriser les modes de déplacement plus efficaces et moins gourmands en place et en énergie que sont la mobilité douce et les transports en commun.

4. L'accès à l'immeuble de la PPE Bel-Orne (parcelle 319 à Lausanne et 1025 à Prilly) reste inchangé, les accès depuis le nord sont assurés par l'avenue du Galicien et le chemin de Bel Orne, depuis l'est par l'avenue de Morges, depuis le sud par l'avenue du Chablais et depuis l'ouest par la route de Renens. Le dernier accès est légèrement modifié puisque le passage par le chemin du Viaduc est supprimé et remplacé par le tourné à droite direct vers l'avenue du Chablais, pour enfin rebrousser depuis le giratoire de Malley.

La géométrie du carrefour avenue du Chablais/chemin du Viaduc n'est pour l'heure pas arrêtée (carrefour à feux, giratoire, giratoire allongé, etc.). Elle fait l'objet de discussions avec la Ville de Lausanne dans le cadre du projet de requalification.

5. La création de nouvelles routes de desserte du quartier de Malley (avenue de Malley et chemin de l'Usine à Gaz) ainsi que la requalification du Chablais permettront de soulager le trafic généré par les différentes planifications. L'avenue du Chablais et la route de Renens seront élargies mais il est impossible de doubler les routes existantes. Doubler les routes va de plus à l'encontre d'un développement urbain cohérent et durable. Il s'agit en effet aujourd'hui de favoriser le report modal, de privilégier les transports en commun et d'assurer l'essor des mobilités douces par l'aménagement de nouvelles infrastructures.
6. Le projet du tram, qui ne solutionnera pas tous les problèmes du secteur, est toujours pendant au Tribunal Fédéral. Néanmoins, ce dernier a autorisé à lever l'effet suspensif pour le secteur Gare de Renens - av. du 14 avril et le début des travaux depuis la Ville de Renens doit commencer dès octobre 2018.

En parallèle au développement du tram, il faut relever la très bonne accessibilité du site avec le train, le métro et le réseau de bus urbains existants. De plus, les Transports publics lausannois développent les lignes de bus urbaines et régionales (extensions, amélioration des fréquences et capacités, etc.). Le développement de ces lignes assurera notamment les connexions nord-sud et un meilleur rabattement sur les pôles principaux de transports publics (gares de Lausanne et Renens, halte de Prilly-Malley).

Enfin, le Tram constituera à terme une amélioration de la capacité du réseau de transports publics, mais celle-ci peut dans un premier temps encore être absorbée par une augmentation de la fréquence et de la capacité (matériel roulant) des bus.

Thème 4 : mobilité douce et tranquillisation

1. Le projet de tram t1 implique une requalification complète de la route de Renens avec insertion d'une interface de transport (arrêt «Galicien») et de nouvelles traversées piétonnes sécurisées. Sur la Commune de Lausanne, mais étroitement liée avec le projet de voie verte, la place du Galicien devant la Brasserie de Malley doit être entièrement repensée. Lausanne et Prilly se sont accordés pour travailler ensemble sur la requalification de cet espace, amorce de la future voie verte prillérane, axe structurant de mobilité douce et colonne vertébrale de deux planifications en cours d'étude, le PQ «Au Galicien» et le PQ «Aux Flumeaux».

Ces deux planifications et le projet de voie verte impliquent de repenser les accès actuels et d'assurer la tranquillisation de ces poches.

Une coordination des flux avec la partie nord du secteur s'avère nécessaire. Des études en lien avec la sécurité des piétons sont également prévues dans le budget de la Fabrique de Malley (structure d'accompagnement des différents développements). Il s'agit des études «Accessibilité publique aux espaces extérieurs, Démarches participatives pour les espaces communs, Optimisation de la mobilité et du stationnement, Harmonisation de l'espace public». Ces études visent à améliorer la qualité de l'espace public, notamment par la sécurisation des piétons.

Par contre, la situation n'est pas aggravée par l'élargissement de la rte de Renens. La voie du tram est certes ajoutée, néanmoins les flux restent régulés par des feux et des passages pour piétons sécurisés.

Un autre projet de voie verte d'agglomération d'est en ouest est déjà en cours de réalisation pour certains secteurs et en cours d'études pour l'Ouest lausannois. Les projets proposent de traiter les axes directs et principaux en y insérant des bandes cyclables pour les cyclistes pressés et expérimentés et d'autres seront réalisés sur des tronçons davantage séparés de la circulation pour des cyclistes moins expérimentés, des usagers ponctuels et les familles. Des informations détaillées sont disponibles sur le site du PALM.

2. Comme développé au point 2 du thème trafic, des modifications de l'avant-projet de requalification de l'avenue du Chablais visent à améliorer les aménagements cyclables (suppression de places de parc sur un côté, optimisation des trottoirs, etc.). La Ville de Prilly est en négociation avec celle de Lausanne pour relancer au plus vite ce projet.
3. Le projet de tram t1 sur la route de Renens implique la reprise du schéma de circulation dans le périmètre du PPA «Viaduc». Ainsi, venant de l'ouest, les voitures ne circuleront plus via le chemin du Viaduc mais transiteront directement sur l'avenue du Chablais pour rejoindre le sud de l'agglomération. Pour rejoindre le dépôt t1, les bus continueront à utiliser cet accès en entrée et en sortie. Découlant de cette modification, le PPA prévoit la requalification du chemin du Viaduc au moyen d'un concours sur les espaces publics. Cet axe routier servira toutefois aux nombreuses lignes de bus en transit ou en terminus, à l'accès des véhicules aux parkings de Malley Lumières, de la tour et du CSM. Afin de faciliter les flux piétonniers entre les pôles de TP (halte CFF et tram notamment) et de garantir la sécurité des habitants et des usagers, le chemin du Viaduc sera tranquillisé au minimum avec la réalisation d'une zone où le régime de vitesse sera limité à 30 km/h.
4. Il s'agit d'une observation qui a directement été réglée avec son auteure, soit l'association Provélo Région Lausanne.

Thème 5 : ombre portée, ensoleillement, vue et éblouissement

1. Afin de minimiser l'effet des ombres portées de la tour A sur les bâtiments environnants, cette dernière sera implantée au nord-est du périmètre du PPA, conformément aux recommandations du Pool d'experts tours. Dans ce même souci, la largeur de l'assise de la tour est diminuée de 5 m (gabarit de l'assise de 30 m x 40.75 m).

Les ombres d'une tour peuvent être considérées comme néfastes sur les espaces publics ou les bâtiments voisins, cependant, une tour est élancée, son ombre est donc passagère.

Le calcul de l'ombre portée du projet, dans le programme 3D, a été élargi à 19h00. Ce programme a été mis à disposition des opposants lors de la soirée de conciliation et reste disponible au service technique de la Commune.

2. Les matériaux de la tour seront choisis en tenant compte de la problématique de l'éblouissement. Ce dernier peut être néfaste pour l'environnement extérieur comme pour les usagers intérieurs. Des simulations et images de synthèses seront exigées aux bureaux dès la phase de concours et des échantillons seront testés au moment du projet de construction.
3. Que ce soit à l'achat ou à la location d'un bien, l'immutabilité de son environnement n'est pas acquise. La garantie de garder une vue dégagée et un ensoleillement sans obstacles, en particulier en milieu urbain, n'est malheureusement pas assurée.

Quant à la perte de valeur des biens des opposants, l'argument avancé reste incompréhensible. En effet, un bien situé dans une centralité en développement, avec une très bonne desserte de transports publics, avec des équipements et services à proximité, est plutôt censé prendre de la valeur.

Thème 6 : pollution de l'air, du sol et bruit

1. Dans le secteur, les principales sources d'émission de polluants atmosphériques sont les véhicules motorisés et les installations de chauffage. Celles liées au projet sont principalement dues à l'augmentation de trafic. L'augmentation de trafic liée au PPA sera inférieure à 5 %. Dès lors, les émissions de polluants atmosphériques liées à cette augmentation sont donc faibles.

Les nouveaux bâtiments du PPA «Viaduc» seront raccordés au chauffage à distance couplé à des sondes géothermiques et à des panneaux solaires. Ils viseront de hautes performances énergétiques, équivalentes au label MINERGIE-P-ECO®. Les émissions de CO₂ seront réduites de 37 % des émissions annuelles actuelles par rapport à une variante avec raccordement uniquement au CAD (- 148 tonnes par an).

Le PPA est également en adéquation avec le plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges, étant donné qu'il permet une densification de la population, une diminution de l'utilisation de véhicules individuels motorisés et une utilisation d'énergies renouvelables non polluantes.

Le niveau d'immission atmosphérique (concentration des polluants dans l'air ambiant) a été mesuré au niveau de la route de Renens et du chemin des Pâquis, de 1995 à 2016. Les valeurs limites des moyennes annuelles de NO₂ ont été légèrement dépassées chaque année de 1995 à 2013. Dès 2014, ces valeurs ne cessent de diminuer (pour la route de Renens elles sont même en dessous des valeurs limites).

Concernant les demandes de pacification et de mobilité douce, elles sont développées dans les chapitres qui y sont relatifs.

Dès lors, le PPA «Viaduc» tel que planifié n'aggrave pas la situation. Sa densité est justifiée.

2. Un site pollué se situe effectivement dans le périmètre du PPA «Viaduc», sur la parcelle 876, à l'emplacement actuel de la Galicienne (Figure 5, page 16 du RIE). Cette aire d'exploitation a été en activité de 1955 à 1994 en tant qu'atelier mécanique. Ce site ne nécessite ni surveillance ni assainissement, il ne devra être pris en compte qu'au stade des projets de construction. Si toutefois des matériaux devaient être excavés, ils devront être analysés au stade du projet de construction. Les matériaux d'excavation devront être traités conformément à l'Ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets (OLED).

Concernant les demandes de compléments d'expertises liées à la dépollution du site de Malley, elles sont actuellement traitées dans le cadre du PQ «Gazomètre». En effet, la DGE demande la poursuite de l'expertise du sol afin de déterminer l'évolution éventuelle de la pollution. Il s'agira en particulier de clarifier le statut du site et de définir les conditions cadre pour la réalisation des futurs projets en élaborant un concept global de dépollution, voire d'assainissement, qui tient compte de l'ensemble des projets du PQ «Malley-Gazomètre». La Ville de Lausanne s'est engagée auprès des Communes territoriales à débiter l'expertise et la dépollution du site assez rapidement.

Dès lors, la mise en place du concept de dépollution est en cours et rien ne justifie la suspension du PPA «Viaduc». Le Grand Conseil vaudois ainsi que les communes territoriales seront en mesure de donner des informations dès que l'expertise sera finalisée.

3. Les sources de bruit du projet seront le bruit industriel (installations de ventilation par exemple), le bruit du trafic routier ainsi que le bruit du trafic ferroviaire. Le stade d'avancement du PPA ne permet pas de prévoir la génération de bruit industriel des nouvelles installations. Le bruit industriel devra donc être pris en compte au stade du projet de construction et lors de la construction de nouvelles installations. Pour le bruit routier, le périmètre d'étude est défini en fonction de l'étendue de l'augmentation de trafic. L'augmentation de trafic induite par le projet est inférieure à 10 % sur toutes les routes. L'augmentation du niveau de bruit sera inférieure à 1 dB(A) et ne sera donc pas perceptible.

Le tableau 4, page 10 du RIE, calcule l'augmentation générée au niveau des routes avoisinantes en tenant compte des voies ferroviaires au nord et au sud du PPA et du bruit lié au trafic. L'augmentation prévue sur la rue de Lausanne /route de Renens est de 1.1 à 1.5 %, celle sur la partie nord de l'avenue du Chablais est de 1.6 %.

Sur les bâtiments du PPA, les valeurs limites d'immission (VLI) du degré de sensibilité III (DS III) devront être respectées, c'est-à-dire 65 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

La ligne CCF au sud provoque des dépassements de valeurs limites de jour et de nuit sur le bâtiment B. Des mesures telles que la mise en place de loggia avec garde-corps fermé (maçonnerie, verre, etc.) et surface absorbante sous la dalle, de loggia totalement fermée ou encore la mise en place d'écran vitré devant les fenêtres exposées permettront de palier à ce problème. Pour rappel, une notice concernant le bruit ferroviaire et le bruit routier devra être réalisée lors de la procédure de demande du permis de construire.

4. Il s'agit d'une observation qui a directement été réglée avec ses auteurs, soit CADQUEST SA et la Direction des Services industriels de Lausanne.

Thème 7 : risque ferroviaire (OPAM)

1. La proximité des périmètres est règlementaire. Plusieurs études ont été réalisées lors de l'élaboration du SDIM, du PAC «centre sportif cantonal de Malley», et dans le cadre du PPA (Etude complémentaire Ernst Basler + Partner AG). Les résultats recueillis dans l'étude permettent de conclure que le projet est faisable. Cependant, afin d'assurer une protection suffisante des constructions vis-à-vis des risques d'accident majeur liés aux voies CFF (segment A135), des mesures constructives et de vocation des locaux devront être prises, conformément à l'article 5.5 «Risques d'accident majeur», telles que : les voies de fuite intérieures et extérieures seront dimensionnées et signalées en conséquence, les prises d'air d'aération positionnées à minimum 30 m et sur les façades opposées aux voies ferrées, etc.

Plus localement, dans la bande des 50 mètres depuis l'axe de la voie la plus proche définie en plan, les grandes surfaces vitrées seront limitées, la résistance à la chaleur des façades et la protection des voies de fuite et des cages d'escaliers situées en façade seront augmentées, etc. De plus, dans une bande de 100 m depuis l'axe de la voie CFF la plus proche au sud du périmètre du PPA, l'installation d'activités (para-) publiques comprenant des personnes difficiles à évacuer est proscrite. Ces éléments seront contrôlés lors des demandes de permis de construire.

2. La part de logement est déterminée dans chaque PPA sur la base d'une vérification OPAM. Ce qui explique pourquoi la part de logements dans le PPA «Viaduc» est plus élevée que celle du PQ «Malley-Gare».

Pour augmenter la part de logement à 11'000 m² de SPd, une étude de risque au sens de l'OPAM présentant toutes les mesures de protection évaluées et démontrant l'efficacité des mesures retenues doit être réalisée. Dans le cas où l'étude s'avérerait négative, seuls 7'500 m² de logements supplémentaires pourraient être construits.

L'évaluation des dispositions constructives de protection contre les accidents majeurs ne peut se faire que sur la base d'un projet de construction précis, avec un concept de sécurité incendie élaboré par des ingénieurs sécurité. Au stade de la planification, les multiples études ont confirmé la faisabilité du PPA «Viaduc».

Thème 8 : affectations

1. Certains opposants demandent d'augmenter la proportion de logements et d'autres le contraire, du fait du risque ferroviaire. La voie ferroviaire sud est celle qui assure le transport des matières dangereuses. Ce qui explique le pourcentage de 25 % de l'AEC B. Cette proportion pourrait passer à 35 % moyennant une vérification OPAM. Dès lors, il n'est pas possible d'augmenter à 50 % la proportion de logements dans cette aire.

Cependant, il est important de préciser que le PPA prévoit 2/3 de nouveaux logements pour 1/3 d'activités. Concernant les activités existantes sur le site (culturelles, sportives et de bureaux), elles sont dynamiques et nullement vacantes.

2. Il est évident que pour garantir une mixité d'activités artisanales et de commerces de proximité, les conditions doivent être attractives. Les maîtres d'ouvrages travailleront en concertation avec la Commune afin de garantir la non-vacance des surfaces commerciales et la mixité des activités. 2 études seront menées par la Fabrique de Malley à ce sujet, il s'agit de «Mixité d'activités au rez-de-chaussée» et «Coordination des activités entre les 3 plans de quartier de Malley».

Thème 9 : espaces publics et environnement urbain

1. Conformément aux recommandations du pool d'experts tram, la topographie du site sera préservée. Le plan du PPA a déjà été modifié dans ce sens. Au nord, en lien avec l'élargissement de la chaussée (route cantonale) pour le passage du futur tram, le Pool d'experts sur les tramways recommande d'éviter d'englober les piles du viaduc et de marquer une certaine distance afin de préserver le viaduc dans toute sa hauteur. Concernant ce deuxième point, le service technique de Prilly a pris contact avec les responsables du projet de tram pour préserver le talus au nord du viaduc. Il y a en effet une marge de manœuvre au niveau de la largeur des trottoirs qui permettrait de maintenir une partie du rideau de végétation. Cette modification ainsi que celle du prolongement du viaduc seront soumises à l'enquête publique ces prochains mois.

Cette demande sera traitée dans le cadre du projet du tram puisqu'elle n'a pas de lien avec le dossier du PPA.

Les aménagements extérieurs permettant la jonction avec les espaces publics du PPA (escaliers, rampes, cheminements, etc.) seront traités lors du concours d'espaces publics.

2. Un espace minéral n'exclut pas la présence de végétation. Néanmoins, au vu du nombre de personnes souhaitant que cet espace soit à prédominance végétale (opposants, atelier participatif, Municipaux, etc.), le règlement du PPA est modifié dans ce sens.

Le PPA a obtenu le label «Site 2000 watts» au stade de la planification. Il en sera de même pour la phase réalisation. Les constructions et les espaces publics projetés seront exemplaires en termes de respect de l'environnement et de développement durable.

Comme pour les sites de Malley Coulisse, le PPA «Viaduc» tiendra compte de la biodiversité. Les arbres et la végétation des espaces publics seront d'essence indigène. Ils seront entretenus selon les principes de la biodiversité, invitant ainsi la nature en ville. Afin de rendre cet aspect contraignant, le règlement du PPA est adapté dans ce sens. Ces exigences seront également intégrées au cahier des charges du concours d'espaces publics.

Amendement apportés par le Conseil communal :

- à l'article 3.2 al. 1 du règlement du PPA, suppression de la mention de «**prédominance minérale**»;
 - à l'article 3.2, ajout d'un alinéa 3 dont le contenu est «**La partie de l'aire du Galicien située au nord du chemin du Viaduc est à prédominance végétale. Dans cette partie d'aire, l'entretien des aménagements paysagers doit être différencié, favorable à la biodiversité et les arbres d'essence majeure doivent être privilégiés.**».
 - à l'article 3.6, modification du titre «**Arbres**» en «**Aménagements paysagers**» et introduction d'un nouvel alinéa dont le contenu est «**Au minimum 90 % des essences des plantations doivent être indigènes. Le solde peut être composé d'essences exotiques. Ces essences ne doivent pas être inscrites dans la liste noire et la liste d'observation des espèces envahissantes (néophytes).**».
3. L'AEC A a une emprise au sol d'environ 3400 m², la place du Galicien a une emprise d'environ 3000 m², et enfin les espaces publics autour de l'AEC A sont d'environ 3400 m².

Les espaces publics non construits occupent les 2/3 de l'aire au nord du chemin du Viaduc. La deuxième aire du Galicien (emplacement de la station essence) a une surface 1260 m². Les 2 places publiques occupent environ 25 % du périmètre total du PPA. Les aires de dégagement le long des aires constructibles n'ont pas été comptées.

En déduisant l'emprise du projet du tram et du chemin du Viaduc, les surfaces non construites au sol représentent environ 50 % du périmètre.

Dès lors, les espaces publics du PPA sont plus que généreux. Le concours d'espaces publics, qui prendra en compte les recommandations du pool d'expert sur les tours, les exigences du label «Site 2000 watts» ainsi que celles de l'atelier participatif, permettra de garantir leur qualité architecturale.

4. La Commune a pris note de la demande de création d'une place de jeux pour enfants et d'un parc multigénérationnel au stade de l'atelier participatif. Ces équipements sont validés et feront partie du cahier des charges du concours d'espaces publics.
5. La Commune garantit la création d'espaces d'utilité publique, de type de «La Galicienne» ou autres. Les CFF se sont engagés auprès de la Commune à céder une surface intérieure. Par convention, les propriétaires se sont également engagés à céder la majorité de la place du Galicien à la Commune, ce qui permettra une exploitation également extérieure.
6. Une partie des 550 m² octroyés par les CFF sera destinée à la création d'espaces d'utilité publique. Le solde sera défini par le propriétaire en concertation avec la Commune. Dans ce but, des études de mise en cohérence des activités sont prévues (cf. point 2 de la thématique «Affectations»).

Thème 10 : énergie et environnement

1. La flore des parcelles non construites du PPA n'est pas répertoriée comme ayant une valeur écologique au niveau fédéral ou cantonal. La Commune, en discussion avec les responsables du tram, parviendra néanmoins à maintenir une partie de ce rideau végétal. La végétation supprimée sera largement compensée par les futurs aménagements paysagers du PPA (cf. point 2 de la thématique Espaces publics).
2. La Commune travaille actuellement à l'élaboration d'une directive sur l'éclairage public de Prilly. Cette dernière visera à réduire la consommation d'énergie liée à l'éclairage public, limiter la pollution lumineuse, améliorer le sentiment de sécurité des usagers et garantir le respect des principes du développement durable (respect de la faune).

La labellisation «Site 2000 watts» offre également la garantie d'une rationalisation des consommations électriques et du respect de l'environnement (détecteurs de présence, diminution de l'intensité lumineuse, éclairage non dirigé vers le ciel, etc.).

Toutefois, afin de clarifier les attentes quant aux spécificités et qualités de l'éclairage public et des enseignes lumineuses, un nouvel article est introduit dans le règlement du PPA.

Amendement apporté par le Conseil communal :

Dans le règlement du PPA, introduction d'un nouvel article 4.6 «Eclairage» dont le contenu est «L'éclairage public et les enseignes lumineuses sont conçus de manière à créer un environnement nocturne confortable tout en réduisant la pollution lumineuse pour le voisinage et la faune.».

3. La portion du rideau végétal, qui sera supprimée par le projet du Tram, sera compensée par les aménagements paysagers des espaces publics du PPA (plantation d'arbres et de végétation en suffisance pour permettre de matérialiser un espace à prédominance végétale).

Des sondes géothermiques couvrent 75 % de la place du Galicien. Les têtes de sondes seront au minimum à 1 m de profondeur, ce qui permettra de planter des petits arbres, des arbustes, des haies et des vivaces. Le solde de 25 % non couvert par les sondes permettra de planter des arbres indigènes d'essences majeures.

Pour rappel, un parc boisé de plus d'un hectare est prévu dans le PQ «Gazomètre» pour tout le secteur de Malley.

4. Au vu de toutes les nuisances climatiques et environnementales attribuées au PPA, il est nécessaire de rappeler que le site est certifié «Site 2000 watts» au stade de la planification et qu'il le sera aux phases suivantes de réalisation et d'exploitation. Cette exigence est inscrite dans la convention signée par les propriétaires du périmètre du PPA et la Commune.

Une surface de 70 % des toitures sera destinée aux panneaux solaires thermiques et photovoltaïques. Elle permettra de couvrir 30 % des besoins électriques et de production de froid de tout le périmètre. Le solaire PV permettra aux bâtiments neufs de satisfaire 20 % des besoins électriques d'éclairage et des installations, 50 % des besoins électriques de refroidissement et 30 % des besoins en eau chaude sanitaire par l'intermédiaire des pompes à chaleur.

Une surface de 75 % de la place du Galicien sera destinée à l'aménagement de plus de 90 sondes géothermiques. Ces dernières permettront de couvrir 98 % des besoins de froid de tout le périmètre et 85 % des besoins de chaleur des bâtiments de l'AEC A et de réduire de 148 tonnes par an les émissions de CO₂ du périmètre du PPA par rapport à une variante avec raccordement uniquement au CAD (-37%).

Le chauffage à distance, en majeure partie renouvelable, permettra de produire le complément nécessaire en chaleur pour les AEC A et B.

Au niveau de la construction des nouveaux bâtiments, un standard de très haute performance énergétique, équivalent à Minergie P ECO®, impliquant une récupération de la chaleur sur l'air extrait et l'utilisation de matériaux 100 % écologiques est prévu.

Une rénovation complète des deux bâtiments existants dans l'AEC A avec un très haut standard énergétique équivalent à Minergie P Rénovation® est également prévue.

Enfin, un abaissement des consommations électriques est prévu, en particulier à Malley Lumières, dans le cadre des démarches de convention d'objectifs pour les grands consommateurs (>500 MWh/an) et audits énergétiques pour les moyens consommateurs (100-500 MWh/an) visant à optimiser les installations.

Thème 11 : communication

1. Bien que cela ne soit pas obligatoire, la Municipalité a souhaité mettre en place un dispositif permettant aux citoyens de se représenter la volumétrie des constructions prévues par le PPA. Ce dispositif comprenait la pose de gabarits et de ballons sur le site ainsi que la mise à disposition d'un logiciel 3D simulant l'impact du projet depuis n'importe quel point de vue. Montrer des périmètres constructibles d'une hauteur importante est toutefois un exercice techniquement difficile et la solution retenue a malheureusement souffert d'une météo difficile et imprévisible. Les gabarits du socle de l'AEC A ont par contre fidèlement représenté la volumétrie maximale autorisée pour ce dernier par le PPA, la tour étant symbolisée par le ballon.
2. Le format choisi pour l'atelier participatif sur les espaces publics ne permettait pas d'ouvrir celui-ci à tous les citoyens intéressés. La Commune a par contre veillé à inviter différents acteurs fréquentant aujourd'hui le quartier et/ou concernés par l'avenir de celui-ci (commerçants, associations, citoyens, accueillante en milieu familial, TL, professionnels de l'urbanisme, propriétaires, etc.). Au total, une trentaine de personnes de tous horizons ont participé à l'atelier.

L'animatrice a été choisie pour ses compétences et son expérience en animation d'ateliers de ce type. Elle a mis en place un cadre qui a permis de mélanger les expériences et les points de vue, ce qui a enrichi le débat.

L'expérience va se poursuivre par la constitution d'un groupe de consultation «citoyen» dont un représentant au moins sera introduit au jury du concours sur les espaces publics. Le projet lauréat du concours sera présenté à ce groupe qui sera également consulté sur la mise en œuvre des espaces publics (choix matériaux, revêtements, mobilier urbain, etc.).

3. Le logiciel 3D avait déjà été mis à disposition du public lors du referendum sur le PQ «Malley-Gare».

Le fait que les bâtiments soient représentés d'une manière translucide ne répond pas au désir de minimiser leur impact ; il s'agit simplement d'une représentation assez courante dans ce genre de rendu qui permet de comprendre que l'observateur se trouve face à un élément futur dont l'aspect définitif n'est pas encore connu.

Le logiciel avait pour but de renseigner au mieux les citoyens sur l'impact des tours depuis leurs logements ou n'importe quel point de vue de leur choix. L'aménagement des espaces publics futurs, les trains, les véhicules sur les chaussées, etc. ont été modélisés afin de rendre l'environnement le plus réaliste possible, sans toutefois prétendre au respect total de la réalité. Celles et ceux qui ont utilisé le logiciel ont d'ailleurs été prévenus que les futurs aménagements des espaces publics étaient représentés de manière symbolique vu qu'ils feront l'objet d'un concours et qu'ils ne sont donc pour l'heure pas encore définis.

4. Les conventions accompagnant les PPA ne sont pas mises en consultation lors de l'enquête publique de ces derniers. Par contre, leur contenu est mentionné dans le rapport explicatif (47OAT) des dossiers.

Comme cela a été dit à plusieurs reprises, les engagements pris entre les propriétaires et la Commune dans le cadre du PPA «Viaduc» portent notamment sur :

- la cession gratuite de la parcelle 876 à la Commune pour la réalisation de la place du Galicien;
- la suppression, aux frais de la SUVA, de la station-service situées à l'est de Malley Lumières;
- la cession à la Commune des éventuelles surfaces nécessaires au réaménagement de l'avenue du Chablais;
- la constitution de servitude de passage pour les piétons et la mobilité douce au bénéfice du public en général (plan mis à l'enquête publique avec le PPA);
- la participation des propriétaires à hauteur de 3.18 mio de francs pour l'aménagement de la place du Galicien, des abords de Malley Lumières et du chemin du Viaduc, soit 50 % du coût total;
- la participation des propriétaires à hauteur de 2.22 mio de francs pour la réalisation du passage inférieur des Coulisses;
- le financement par les propriétaires d'un concours d'architecture sur l'AEC A et sur les espaces publics environnants;
- l'attribution aux CFF des 550 m² de SPd attribués à l'aire du Galicien;
- dans les AEC A et B, l'obligation de réaliser et exploiter des bâtiments conformément aux principes de la société à 2000 watts;
- la mutualisation de places de parc du parking de Malley Lumière.

3. DECIDE

3.1 Adoption du plan partiel d'affectation «Viaduc»

Se référant à ce qui précède,

Le Conseil communal de Prilly

- vu le préavis municipal N° 11-2018,
- 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 PPA «Viaduc» et son règlement abrogeant dans son périmètre les dispositions qui lui sont contraires, notamment le plan d'extension partiel «Chemin-Viaduc» du 18 novembre 1977;
2. d'adopter les amendements mentionnés au point 2.5.2 de la présente décision finale.

Consultation publique

Après l'approbation préalable du plan partiel d'affectation « Viaduc » par le Département compétent, la décision finale sera mise en consultation publique durant 30 jours au service de l'urbanisme et des constructions de la Commune, accompagnée du rapport d'impact sur l'environnement et du PPA (cf. art. 20 OEIE).

L'avis de la consultation sera publié dans la Feuille des avis officiels du Canton de Vaud (FAO), dans un journal local et au pilier public de la Commune.

Voies de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours auprès de la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal (Av. Eugène-Rambert 15, 1014 Lausanne) et aux conditions de la loi sur la juridiction et la procédure administrative du 28 octobre 2008 (LJPA / RSV 173.36), en vigueur dès le 1er janvier 2009.

Le recours s'exerce par écrit dans les 30 jours dès la communication de la décision attaquée. L'acte de recours doit être signé et indiquer les conclusions et motifs du recours. La décision attaquée est jointe au recours. Ce mémoire sera accompagné des pièces utiles et cas échéant de la procuration du mandataire.

En cas de rejet de recours, les frais d'instruction et un émolument peuvent être mis à la charge du recourant.

Au nom du Conseil communal

Le Président

Le Secrétaire

D. Stauffer

A. Turrian

Prilly, le 12 novembre 2018

Annexe :

- Tableau récapitulatif des oppositions et observations formulées lors de l'enquête publique.