

CHANTIER 2 / SECTEUR BUSSIGNY À SÉBEILLON

**SECTEUR
MALLEY
◀ OUEST
LAUSANNOIS**

**SCHÉMA DIRECTEUR
INTERCOMMUNAL DE MALLEY (SDIM)**

**NOTICE SUR LE RÉSULTATS DE LA
CONSULTATION PUBLIQUE**

LAUSANNE
PRILLY
RENENS
ÉTAT DE VAUD
CFF

Adoptée par le groupe décisionnel le 28 mars 2012

Consultations

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

Le Schéma directeur intercommunal de Malley a été élaboré en suivant un principe de concertation au niveau politique et technique, à la fois durant l'élaboration du SDIM à proprement parler et pendant la phase d'étude test qui l'a précédée. Outre la concertation, les ateliers de l'étude test ont ouvert leurs portes au public le 25 avril et le 30 août 2006 et un moment d'information publique sur le projet a été organisé le 12 juin 2007. Une séance d'échange et d'information sur l'étude test a en outre réuni les propriétaires du secteur le 2 mai 2006. A chaque fois, tous les documents présentés étaient également disponibles sur le site internet du Schéma directeur de l'Ouest lausannois. Les remarques et commentaires du public recueillis sur le moment ou à la suite de ces informations ont été transmis aux mandataires pour intégration dans l'étude.

En juin 2007, une brochure tout public intitulée «Reconvertir une friche en ville» et présentant la démarche de l'étude test a été publiée par le Bureau du SDOL.

© Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, Renens (mars 2012).

Sommaire

1	Traitement des observations	3
1.1	Liste des auteurs	
1.2	Méthodologie	

2	Réponses et incidences sur le rapport.....	4
---	--	---

Annexe: prises de position intégrales (1 à 16)

1. Traitement des observations

La présente notice a été établie en conformité à l'article 6 du règlement cantonal sur l'aménagement du territoire et les constructions qui stipule : «... l'autorité qui a élaboré le plan établit une notice concernant les remarques d'ordre général formulées lors de la consultation publique et les éventuelles modifications ou compléments apportés à la suite de celle-ci. Cette notice est jointe au dossier constitué en vue de l'adoption et de l'approbation du plan».

1.1 Liste des auteurs

Les 16 prises de position reçues suite à la phase de consultation publique ont été formulées par des personnes physiques, des associations ou des partis politiques. Ce sont, par ordre chronologique de réception:

1. Ramelet SA Constructions métalliques
2. CCHE Architecture Design
3. SUVA
4. Association Ecoquartier
5. Andrea Eggi
6. Pierre Chabluz
7. Vincent Rossi
8. Chantal Imbert
9. Chantal Imbert
10. Fanny Krug
11. FMEL, Fondation Maisons pour Etudiants Lausanne
12. Les Verts, section de l'Ouest lausannois
13. Philippe Schaffner
14. Graziano De Luca
15. Suzanne Sisto Zoller et Verena Berseth
16. Transports publics de la région lausannoise

1.2 Méthodologie

Les prises de position lors de la consultation ont, pour certaines, repris l'organisation des chapitres de l'étude et suivi son sommaire. Par analogie, leur traitement reprend cette organisation. Dans les cas de recoupement, ils ont été regroupés et ont reçu une réponse commune. Les jugements ou constats ont seulement été rapportés à titre informatif, il n'a pas été jugé pertinent de les commenter.

Pour chaque prise de position (numérotées de 1 à 16), les observations ont été isolées, numérotées et regroupées par chapitre de l'étude. Le numéro donné à chaque observation a été reporté sur les textes originaux des prises de position (cf. annexe).

Pour chaque point, sont présentés ci-après : un résumé des observations, les réponses apportées et les incidences sur le Schéma directeur intercommunal de Malley.

Le Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM) ayant été mis en consultation publique en parallèle à la consultation des services cantonaux et des CFF, sa version finale de mars 2012 intègre les remarques issues de ces deux consultations.

2. Réponses et incidences sur le rapport

APPRECIATION GENERALE DU TRAVAIL

2.1	Dans le souci de coordonner et d'harmoniser le développement de l'Ouest lausannois, le SDIM sera un outil de grande valeur pour développer une urbanisation dense et de qualité comme le stipule la réglementation supérieure.
4.1	Relève l'excellent travail qui a été réalisé, pour aboutir à un document ambitieux, dans un territoire pourtant très contraignant et partagé entre plusieurs communes. Ainsi, c'est avec intérêt et satisfaction que nous mettons en évidence la façon dont ont été traités les domaines suivants : l'intégration du projet dans le tissu urbain existant, le respect de la mémoire du lieu, la requalification du quartier du Martinet par des interventions sur les aménagements extérieurs, une urbanisation dense et de qualité, les transports publics, un réseau d'espaces publics de qualité qui faciliteront les rencontres et les mobilités douces, la mixité fonctionnelle, un quartier répondant de la société à 2'000 W, etc.
12.0	Jugent de façon très positive le SDIM. Au vu notamment des nombreuses difficultés qui se présentent pour l'aménagement d'un espace important (83 hectares) hypothéqué par de nombreux équipements et objets bâtis pas forcément tous souhaitables dans cet espace, au vu des souhaits légitimes des autorités locales et de la population, la proposition du SDIM représente un résultat remarquable.
12.2	Apprécient l'accent mis sur le développement durable (espaces verts, qualité énergétique des bâtiments, mobilité douce, transports publics).

Réponse

N'appelle pas de réponse.

PROCESSUS D'ÉLABORATION DU SDIM ET CONCERTATION

4.7	Insistent sur l'importance du processus participatif dans le concept même de l'écoquartier. Si une information de qualité a été effectuée jusqu'à ce jour autour des différents projets du SDOL, nous vous invitons désormais à réfléchir à la mise sur pied d'un véritable processus participatif pour la suite de la procédure, de l'affectation à l'appartement en passant par l'aménagement des espaces publics, sans oublier bien sûr d'y intégrer les habitants et usagers actuels du quartier et de son voisinage.
9.3	Bravo pour cette transparence au niveau de la population.

Réponse

Le développement du secteur de Malley est accompagné par une information continue auprès des riverains et de la population. Les ateliers de travail ont ouvert leurs portes à la population en 2006 et 2007 déjà. La consultation publique, menée en 2011 sous le titre de « Malley s'éveille », devait permettre à chacune et chacun de formuler ses observations et suggestions sur les intentions exprimées dans le Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM). La consultation de la population se poursuivra lors des prochaines étapes du développement du secteur.

LIGNES DIRECTRICES

Urbanisme

Cinq quartiers de haute durabilité

10.2 Demande de relier Malley aux différents quartiers de Lausanne.

Réponse

Les relations entre Malley et les différents quartiers alentours seront renforcées d'une part avec les liaisons de transports publics (halte RER, nouveau tramway, métro m1 et nombreuses lignes de bus urbaines). D'autre part avec le déploiement d'un réseau de mobilité douce permettant de raccorder Malley aux quartiers voisins et au reste de l'agglomération à pied ou à vélo.

12.1 Relèvent l'adéquation de la subdivision en 5 quartiers et de leur délimitation, en fonction des usages proposés.

Réponse

N'appelle pas de réponse.

Vocations principales

4.6 Si le Schéma directeur intercommunal de Malley crée à priori des conditions intéressantes pour favoriser une mixité sociale, culturelle et intergénérationnelle, celle-ci ne se décrète cependant pas. Pour tenter d'obtenir cette mixité et de la préserver sur le long terme, des mesures concrètes devront être mises en œuvre. L'une d'elles peut être l'encouragement des coopératives d'habitants.

Réponse

Au stade du schéma directeur intercommunal, la dimension sociale du développement durable clairement souhaité à Malley ne peut guère s'exprimer que par les conditions générales qui la favorisent (mixité et diversité des affectations, recherche de qualité d'aménagements, soutien et développement de modes de déplacement doux, convivialité des espaces publics organisés en réseau, etc.) et qui peuvent être traduits et précisés dans les futurs plans de quartier ou plans partiels d'affectation.

Il appartiendra aux responsables politiques et à la structure de gestion qui sera chargée du développement de Malley de tisser au moment opportun les liens utiles pour favoriser dans toutes ses dimensions le développement durable du secteur, que ce soit dans le cadre de la poursuite du processus de concertation, du développement d'une politique de gestion foncière ou de l'accompagnement des porteurs de projet.

11.1 Serait-il possible d'inclure dans le règlement du futur concours d'urbanisme de Malley la possibilité, voire l'obligation, d'inclure dans les affectations prévues une partie dédiée aux logements pour étudiants ?

Réponse

Le cahier des charges du concours d'urbanisme ne prévoit pas l'obligation d'inclure, dans les affectations prévues, une partie dédiée aux logements pour étudiants. Toutefois, dans les objectifs principaux du SDIM, il est prévu de développer la mixité des affectations, de promouvoir la diversité des équipements et d'intégrer les principes de l'urbanisme durable, tenant compte de ces trois vecteurs : "économie, environnement et société". Les Municipalités des communes concernées sont naturellement favorables à la réalisation de logements pour étudiants et soutiendront les projets de cette nature.

Malley-centre

10.1 Prévoir des espaces commerçants/cafés au niveau des différents quartiers, en particulier au « centre », afin de donner aux lieux un peu plus de convivialité.

Réponse

Le SDIM suit le principe de la mixité des affectations. Des commerces et des services sont prévus dans l'ensemble du secteur et en particulier dans le sous-secteur Malley Centre.

10.4 Propose des ouvertures nocturnes de certains petits commerces/restaurants/cafés. Le quartier pourrait avoir une allure de quartier qui ne s'arrête jamais.

10.6 Estime qu'il manque à Lausanne des espaces publics pour les trentenaires/quarantenaires, des lieux de rencontre conviviaux et ouverts le weekend.

Réponse

La réponse à ces propositions découle de l'application du règlement de police et n'entre pas dans les réflexions liées au SDIM.

Quartier du Chêne

12.8 Il n'est pas acceptable que l'on dise, au paragraphe 3.1.3, section "Quartier du Chêne", que "Les affectations génératrices de trafic existantes, représentant des nuisances dans le quartier (CIL) sont admises." Au contraire, il faudra tout faire pour minimiser ces nuisances par des mesures correctives, et à long terme il faudra éliminer les installations perturbatrices (CIL et MAGESI) des quartiers du secteur de Malley dévolues entre autres au logement.

12.9 Il est par ailleurs logique que la ville de Lausanne, responsable de cette implantation malheureuse, finance ces mesures nécessaires à titre de compensation pour la moins-value qui en découle, ou alternativement finance leur déplacement dans le quartier du Strip (pour autant qu'il reste de la place disponible pour un tel déplacement), ou ailleurs.

Réponse

Les activités génératrices de trafic et de nuisances sont relativement récentes. Il n'est pas imaginable de les déplacer à court ou moyen terme. Les développements prévus autour de ces installations tiendront compte de ces contraintes. Le SDIM fait le pari qu'il est possible d'intégrer dans les futurs quartiers ces activités logistiques nécessaires au bon fonctionnement de la cité.

Rappelons que le Centre intercommunal de logistique est un équipement qui bénéficie aux trois communes. Son implantation dans le secteur de Malley offre aussi certains avantages, dont les suivants :

- Une situation au cœur de l'agglomération : étant positionné à proximité directe des lieux de production des déchets urbains, les besoins en déplacement sont limités.
- Une proximité avec le rail : cela permet de recourir à ce mode de transport pour exporter certains déchets hors de l'agglomération et transporter les déchets incinérables jusqu'à l'usine Tridel.

Densité

2.2 Constate que certaines règles fixées dans le SDIM paraissent en non-adéquation avec la réalité bâtie ou encore avec les études en cours. Notamment les règles fixées par rapport à la densité préconisée, les limites des SBP, les hauteurs des bâtiments ou encore le potentiel des emplois futurs, semblent par endroits pas adaptés aux quartiers à développer. Comme exemple, l'entreprise cite le Quartier du Chêne, pour lequel un potentiel de 440 à 730 emplois futurs est prévu. Avec la mise en service du bâtiment KODAK et ses 600 emplois, le potentiel prévu est déjà utilisé à plus de 80% avant toute autre densification dans le secteur. Il en est de même pour l'application d'une hauteur générale dans un quartier dont les bâtiments existants dépassent déjà aujourd'hui dans une grande partie le seuil indiqué.

Afin de garantir un développement urbain harmonieux tant au niveau de la réalité urbaine que du besoin de densification des secteurs, les valeurs préconisées dans le SDIM doivent rester indicatives, prêtes à être assouplies dans le cadre des élaborations des plans de quartiers et des plans partiels d'affectation.

Réponse

Les objectifs définis par le SDIM seront repris dans les plans partiels d'affectation (PPA) à venir qui constitueront la base légale nécessaire aux demandes de permis de construire. Ces PPA fixeront les affectations, le degré de sensibilité au bruit et la mesure d'utilisation du sol. Le SDIM fixe un objectif de densification ambitieux pour les zones industrielles existantes. Il n'est cependant pas possible de comparer le nombre d'habitants-emplois théorique calculé dans un document de planification directrice avec le nombre d'emplois réels dans un bâtiment existant. Seules les surfaces brutes de plancher entrent en ligne de compte.

- 3.1 Relève que le SDIM évoque une certaine densité qui est entre autre liée à la qualité architecturale du projet. Informe de son intention d'adapter son bâtiment aux nouvelles possibilités avec une architecture adéquate.
- 3.8 Selon l'étude OPAM, Malley Lumières est incluse dans une zone à risque où il ne peut y avoir d'établissement à forte fréquentation (commerces, cinémas, écoles etc.). Ceci est contraire à la vocation du quartier défini. Quelle sera la conséquence réelle de l'étude OPAM ?

Réponse

Les objectifs définis par le SDIM seront repris dans les plans partiels d'affectation (PPA) à venir qui constitueront la base légale nécessaire aux demandes de permis de construire. Les PPA fixeront les affectations, le degré de sensibilité au bruit et la mesure d'utilisation du sol. Des établissements à forte fréquentation (commerces, cinémas, écoles, etc.) pourront être maintenus ou réalisés ; l'OPAM n'interdit pas ce type d'établissement, toutefois, des conditions particulières pourront être prescrites en cas de nouvelle réalisation.

- 10.7 Augmenter au maximum la densité, la crise du logement mine la population lausannoise.
- 13.1 Le SDIM n'a pas identifié le véritable potentiel de « la plus grande friche industrielle de Suisse » qui réside dans le domaine ferroviaire, vaste espace insensible aux ombres.
- 13.2 Les objectifs contenus dans le SDIM en matière de densité humaine, pourtant modestes, ne pourront pas, et de loin, être atteints. En effet, nombre de bâtiments pourtant récents, voire très récents (p.ex. Malley Lumières, bâtiment LIDL en secteur B3, Longemalle Parc, etc.) ne sont pas mentionnés comme terrains occupés par des « surfaces (bâtiments) bâties à long terme ». Or, ces constructions, sont faites pour durer car elles offrent soit un rendement assez intéressant en l'état ou nécessitent encore de nombreuses années d'amortissement. Les CUS de ces bâtiments sont nettement inférieurs à ceux qui sont planifiés. A cela s'ajoute la lenteur du changement du tissu urbain ainsi que le fait que pour éviter de participer au coût des infrastructures, maints propriétaires préféreront mettre rapidement à profit leur droit à bâtir actuel. Or, pour le financement des infrastructures du SDIM on se base sur un gain très important de SBP. Une solution pourrait donc être trouvée en densifiant davantage et en construisant des tours de 25 à 30 niveaux au sud des voies ferroviaires sur l'ensemble des secteurs C6, D2 et D3.

Réponse

Les ambitions du SDIM consistent à ajouter aux 8'400 habitants et emplois actuels 12'700 nouveaux utilisateurs à l'horizon 2020. Les densités proposées par le SDIM sont issues d'une réflexion urbanistique, de l'étude de la silhouette de la ville ainsi que de contraintes techniques tels que la génération de trafic ou le risque d'accidents majeurs. Ces densités seront affinées dans le cadre des planifications réglementaires (PPA).

La reconversion du secteur de Malley se déroulera effectivement sur de nombreuses années. Des sous-secteurs prioritaires ont été identifiés, tel que Malley Centre, qui regroupent les plus grandes surfaces inexploitées. Les entreprises et activités existantes qui souhaitent subsister dans le secteur n'en seront pas chassées. Elles garantiront au contraire un bon mélange entre emplois et logements, nécessaire à l'attractivité et à l'animation du secteur.

Le SDIM prévoit des zones possibles pour l'implantation d'immeubles-tour. Plusieurs variantes d'implantation ont été étudiées lors des études tests en 2006 : en ligne le long des voies, en clusters, dispersées ou concentrées. C'est cette dernière solution qui a été retenue pour plusieurs raisons : les tours sont principalement des éléments symboliques qui doivent révéler les lieux stratégiques tels que le cœur d'un nouveau quartier ; les tours ne font pas les quartiers les plus denses, d'autres morphologie

permettent d'atteindre les mêmes densités voire de les dépasser ; un alignement de tours le long des voies porterait ombrage au silo de l'architecte Jean Tschumi, recensé aux Monuments historiques, qui se verrait « noyé » dans un ensemble de tours nouvelles.

Repères et fronts bâtis

3.2 Dans quelques études préalables du SDIM, ont vu un volume d'entrée dessiné à la place de l'actuelle station essence Shell. Demande pourquoi, sur le schéma définitif, cette possibilité a été supprimée au profit d'un front bâti définissant une place urbaine. Demande quelle est la place de la station essence Shell dans le futur SDIM.

Réponse

Il est vrai que dans le cadre des études tests qui ont précédé le SDIM, un des quatre groupes avait imaginé un volume en pignon Est du bâtiment de Malley-Lumières. Cette option a été écartée au profit d'un réseau d'espaces publics de qualité dans tout le secteur permettant une meilleure visibilité sur la halte RER de Prilly-Malley depuis l'avenue du Chablais et la halte du tram "Galicien", valorisant également le patrimoine bâti le long de cette avenue qui sera requalifiée.

3.3 Le parvis nord du bâtiment (Malley Lumières) est défini comme interface des transports publics et éventuellement comme place. Afin d'aller dans le sens du SDIM, souhaitent ouvrir la façade nord, créer une nouvelle entrée et implanter un restaurant et une terrasse sur cette place afin de contribuer à la vie urbaine de cette rue « Corporate ». Pour réaliser ces travaux, il sera nécessaire d'abaisser le terrain pour créer une place d'entrée en contre bas d'un niveau progressif et maximum d'environ 1.50m. Souhaite que cette proposition soit intégrée comme contrainte dans le PPA et le concours pour les places publiques.

Réponse

Il est pris note de l'intention de créer une terrasse de restaurant en bordure de l'actuel chemin du Viaduc afin de contribuer à la vie urbaine de cet espace. Ce projet sera repris dans le cadre du PPA "Viaduc" en privilégiant le respect du profil de la rue.

13.5 Quel est le degré de précision du SDIM, p.ex. à l'égard de l'implantation du repère local sur la parcelle 820 ? Celui-ci pourra-t-il par exemple être une barre implantée contre la limite nord avec une orientation est-ouest, de manière à faire écran contre les nuisances du domaine ferroviaire ? Ou pourra-t-il être implanté plus à l'est ou à l'ouest ?

Réponse

Les repères locaux ponctuent les places et les espaces publics du quartier et font office de signes visuels pour les habitants. Ils ont été placés de manière à être visibles par exemple dans l'axe d'une rue, de manière à faciliter l'orientation et à marquer les espaces publics les plus importants. Le repère local en question s'inscrit dans l'axe de la rue de la Chenalette. Une réflexion quant à son implantation plus à l'est ou plus à l'ouest risque de montrer qu'il n'aurait alors plus de sens.

15.5 Les tours de 30 étages, synonyme de Ville durable? Je n'y crois pas, pour moi c'est plutôt synonyme de spéculation immobilière...

Réponse

Le SDIM prévoit des secteurs possibles pour l'implantation d'immeubles-tour autour de la halte RER de Prilly-Malley. Ces bâtiments dépassant clairement la hauteur des autres constructions symboliseront le cœur du secteur de Malley dénommé Malley Centre. Ils permettront par ailleurs de concentrer des droits à bâtir aujourd'hui déjà accordés aux propriétaires fonciers afin de libérer de l'espace pour des places publiques (place de Malley au sud de la halte, place du Galicien au pied du viaduc).

Traces du passé industriel

- 12.5 Apprécie la volonté de ne pas complètement effacer toute trace du passé de ce secteur (par exemple la sphère du gazomètre). A contrario, estime que certains témoins du passé devraient être éliminés, car potentiellement générateurs de nuisances (par exemple les cuves de stockage de produits pétroliers, qui n'ont pas leur place dans un quartier d'habitation). Jugent souhaitable que la liste de ces équipements à conserver fasse l'objet d'une discussion, et pas seulement entre urbanistes ou archéologues.
- 12.12 Il serait d'ailleurs judicieux d'être un peu plus sélectif sur les traces du passé industriel que l'on désire conserver. Il est tout à fait raisonnable de conserver la sphère du gazomètre, car elle sera bien intégrée dans le parc du Gazomètre. Il est par contre peu intéressant (pour les habitants) de conserver les fondations des anciens dépôts pétroliers (terrains pollués), ou certains bâtiments industriels mentionnés dans le paragraphe 3.1.6 du SDIM. Conserver la mémoire industrielle ne signifie pas automatiquement conserver les nuisances liées à ce passé industriel !

Réponse

Des éléments seront maintenus afin de conserver une trace du passé industriel du secteur et contribuer à créer une identité propre et singulière aux quartiers. Le SDIM met en évidence les éléments potentiellement intéressants à conserver et la possibilité de les réinterpréter dans le cadre de la revalorisation de Malley. Cependant il ne s'agit pas de conserver tout l'héritage industriel, mais d'entamer une réflexion sur les qualités de certains objets à mettre en valeur. Pour chaque élément conservé, un projet de réutilisation devra être trouvé afin que ces traces gardent un sens et une fonction dans le futur. L'opportunité et la faisabilité de chaque conservation devront être vérifiées. Les discussions autour de ces objets sont ouvertes, et toutes suggestions ou recommandations sont les bienvenues.

- 12.10 Il est inacceptable de conserver les cuves de stockage de mazout dans le quartier du Cèdre, quartier voué essentiellement à l'habitation et présentant des caractéristiques d'un éco-quartier. Et ceci pour deux raisons:
- Le danger que représente un tel stockage par rapport aux risques d'incendie;
 - L'aspect peu esthétique de ces cuves de stockage.
- A noter qu'il n'en va pas de même de la sphère de l'ancien gazomètre, qui ne contient plus aucun gaz et qui sera bien intégrée dans le parc du Gazomètre.

Réponse

Les dépôts pétroliers appartiennent à une entreprise privée qui n'a pas annoncé son intention de quitter le secteur. Elle se fait livrer par wagons citernes ce qui limite le nombre de camions sur les routes de l'agglomération. Aucune solution de relocalisation ne lui a été proposée car les études de risque d'accidents majeurs et les études urbanistiques n'ont pas montré la nécessité d'un tel déplacement. Par ailleurs, les sites potentiels pour accueillir ce type d'activités sont peu nombreux (raccordement ferroviaire, proximité des clients, surfaces, etc.)

- 6.1 J'aimerais relever la présence de la chapelle de Malley dans le secteur.

Réponse

La présence d'un lieu de culte dans un quartier est importante et il importera de trouver une solution pour le conserver. Le jury du concours d'urbanisme et d'espaces publics, dans son rapport, recommande également le maintien de l'église. Le bâtiment et le terrain sont cependant la propriété de la Ville de Lausanne qui devra se prononcer sur leur avenir.

- 5.1 Dans les premiers projets il y avait l'idée d'une Maison de quartier. Je n'ai pas retrouvé sa trace dans la brochure. Aurait-elle disparu dans les méandres des consultations ? Ce serait à mon avis très dommage, une grande erreur même.

Réponse

Des équipements publics sont prévus dans l'ensemble du secteur de Malley et en particulier dans le sous-secteur Malley Centre. L'emplacement exact et la forme qu'ils prendront ne peuvent être déterminés à ce stade.

Espaces publics

12.11 Sous la forme prévue dans le paragraphe 3.1.7 du SDIM, la place Industrielle représente, comme le CIL et le MAGESI, une source de nuisances à proximité immédiate d'un quartier d'habitation, puisqu'elle semble être essentiellement dévolue à la manutention de containers ou au trafic de poids lourds. Plutôt qu'un tel espace public agressif, la place Industrielle devrait plutôt représenter une mémoire du passé mais sans les nuisances. Des exemples très intéressants de telles reconversions existent dans un grand nombre de villes européennes qui ont vécu une "désindustrialisation" de leur tissu urbain.

Réponse

La place Industrielle vient se loger à l'articulation de la géométrie de l'avenue de Malley, en bordure du Centre intercommunal de logistique (CIL). Le spectacle proposé par les activités du CIL dans un décor de containers colorés et régulièrement déplacés offre l'opportunité de créer un lieu animé, dont le caractère et les usages seront certainement très différents des autres places du secteur. Le SDIM a en effet pour objectif de proposer un réseau d'espaces publics variés pour accueillir des usages diversifiés. Il fait en outre le pari de concilier reconversion du secteur en un quartier mixte avec la préservation des activités industrielles et artisanales en place tout au long de leur cycle d'activités nécessaires au bon fonctionnement de la cité. Par ailleurs, les bâtiments donnant sur la place Industrielle ne sont pas réservés exclusivement à l'habitat, mais pourront accueillir des commerces, de l'artisanat et d'autres services compatibles avec les activités du CIL.

Paysage

Structures vertes

7.2 Ne lésinez pas sur les arbres ! Leur rôle bioclimatique est essentiel, en sus de leurs rôles social et esthétique.

Réponse

N'appelle pas de réponse.

15.4 Il me semble que le plan ne fait pas la part belle à la verdure. Car "conserver les massifs forestiers" dans cette ancienne friche industrielle qui, par définition, n'offre pas beaucoup d'espaces verts, est pour le moins minimaliste et laisser aux promoteurs le soin de créer des "îlots verts semi publics" trop hasardeux, dans un quartier d'habitation où les immeubles prévus les plus bas ont cinq niveaux.

Réponse

Le paysage naturel joue un rôle essentiel dans le SDIM. A l'échelle de l'agglomération, le secteur Malley jouera un rôle de relai entre les corridors verts, les forêts et les parcs existants. A l'échelle du secteur, des éléments naturels seront intégrés dans le but de renforcer l'identité du territoire : une balade fleurie, des parcs, des avenues boisées ou encore des toitures végétalisées en sont quelques exemples.

Mobilité

Principes et Transports individuels motorisés

10.3 Pourquoi ne pas oser des quartiers sans voitures ? Ceux-ci pourraient être des projets pilotes à appliquer ensuite ailleurs.

Réponse

Le SDIM prévoit un concept différent qui consiste à limiter le trafic de transit à l'intérieur des quartiers tout en laissant la possibilité d'accéder en voiture aux habitants et usagers. De nombreuses entreprises existantes ont d'ailleurs besoin d'un tel accès. Cependant, le nombre de place de stationnement a été très sensiblement réduit pour les nouvelles constructions. Le trafic sera en conséquence proportionnellement diminué.

Le SDIM propose également des mesures incitatives (par exemple: plan de mobilité, cheminements conviviaux de la mobilité douce, offre attractive en transports publics ; voir liste exhaustive p.62 du rapport SDIM) afin de générer un minimum de mouvements automobiles à l'intérieur du secteur de Malley.

En conséquence, les quartiers à l'intérieur du secteur de Malley, où la vitesse sera limitée à 30 km/h, seront déchargés au maximum du trafic automobile. Ce seront principalement les habitants de ces quartiers qui utiliseront ces rues pour accéder à leurs parkings.

- | | |
|------|---|
| 4.5 | Il est mentionné dans le chapitre 4.5 « Prévention des nuisances » que les zones 30 km/h seront généralisées à l'intérieur des quartiers. Nous regrettons que cette mesure importante ne soit pas aussi mentionnée dans le chapitre 3.3 « Mobilité ». Invitent à le faire, et même à mettre certaines rues intérieures aux quartiers en zones de rencontre (20 km/h). |
| 16.2 | Si l'objectif pour la rue du Lac est de réduire les flux de transit et le trafic individuel tout en donnant la priorité aux piétons et aux transports publics, le document ne reflète pas assez clairement cette intention. |

Réponse

L'intention est de tranquilliser les rues internes au quartier en limitant le trafic individuel afin de donner la priorité aux piétons et aux cyclistes, ainsi qu'aux transports publics sur la rue du Lac. Le rapport sera modifié en conséquence.

- | | |
|-----|---|
| 8.1 | Pensez à la fluidité de trafic, laissez la visibilité sur les entrées des ronds points sans y mettre des éléments décoratifs élevés (par exemple des arbustes), qui cachent la vision sur l'ensemble de ces structures. |
|-----|---|

Réponse

Les équipements collectifs, routes, places, espaces publics feront l'objet d'études complémentaires qui seront ensuite soumises à l'enquête publique.

- | | |
|------|--|
| 12.3 | Apprécie la volonté de généraliser les zones 30 km/h à l'intérieur du quartier (paragraphe 4.5.1 du SDIM). Cependant, cette mesure devrait être plus systématique et contraignante, et toucher également les axes routiers périphériques qui occasionnent des nuisances à l'intérieur des quartiers voués à l'habitation, notamment l'avenue de Longemalle (quartier du Chêne) et l'avenue du Chablais (interface TP, quartier du Martinet). |
|------|--|

Réponse

L'aménagement et l'exploitation des voies découlent d'une hiérarchisation des réseaux, qui définit un rôle et une fonction à chacune des voiries. Seuls les axes classés en réseau de desserte sont susceptibles d'être modérés (zones à régime spécial, telles que zone 30 km/h ou zone de rencontre), les routes principales (ex. avenue du Chablais) devant quant à elles privilégier la fluidité notamment des transports collectifs.

- | | |
|------|--|
| 12.4 | Apprécie en particulier la modération du trafic sur la rue du Lac, trafic motorisé actuellement particulièrement infernal sur cette rue. |
|------|--|

Réponse

N'appelle pas de réponse.

- 15.1 Conteste la création d'une nouvelle voie d'accès par le prolongement de l'avenue de Longemalle, pour en faire une "voirie structurante" du nouveau quartier. Cet accès traverse une zone actuellement réservée au sport, zone qui se trouve indiquée en vert sur le plan comme "parc sportif du Censuy". Il n'est pas juste de faire l'accès du nouveau quartier à travers ce parc, "espace vert et de détente". Cela va augmenter le trafic à l'avenue de Longemalle et risque d'inciter les automobilistes à utiliser cette voie pour le transit (rue toute droite). Cela est en contradiction avec un des objectifs indiqués "DECOURAGER LE TRAFIC DE TRANSIT". Le passage actuel par la rue du Lac est moins commode, et incite moins les automobilistes à l'utiliser comme "raccourci". La création de l'avenue de Malley devrait suffire comme desserte supplémentaire. De plus, la création de cette nouvelle route va à l'encontre d'un objectif indiqué dans le plan mis en consultation "RÉSISTANCE POUR LE TRAFIC INDIVIDUEL MOTORISÉ". Au contraire, il a pour objectif de faciliter le trafic en direction de l'autoroute.
- 15.2 La Commune de Renens vient d'installer à cet endroit des jardins familiaux. Vont-ils se faire « rogner » par la nouvelle route ?
- 15.3 Pourquoi ne pas faire l'accès principal par l'avenue du Chablais et laisser la rue du Lac comme deuxième accès, et freiner les possibilités de transit? L'accès par l'Ouest doit rester possible par la rue du Lac et la nouvelle avenue de Malley, avec des mesures de dissuasion envers les automobilistes qui ne voudraient que transiter.

Réponse

Le prolongement de l'avenue de Longemalle ne traversera pas la zone proprement sportive, mais l'actuel parking. Un concours d'architecture, en procédure ouverte, pour l'agrandissement du site scolaire et pour la création d'un parc sportif au Censuy a été organisé par la Ville de Renens en juin 2011. Il affirme le parc sportif comme un élément essentiel pour l'ensemble des habitants de Renens et le projet lauréat "Le chemin des écoliers" intègre le futur prolongement de l'avenue de Longemalle.

Les nouveaux jardins familiaux ne seront en aucun cas affectés.

La rue du Léman est actuellement une rue sans issue et ceci depuis 2010. Cette option a été prise pour sécuriser les écoliers qui accèdent à l'école du Léman et pour stopper le trafic de transit.

Il est à noter que le prolongement de l'avenue de Longemalle diminuera la circulation sur la rue du Lac permettant ainsi de "tranquilliser" les quartiers du Chêne, du Silo et de la Piscine qui sont très habités. Le prolongement de l'avenue de Longemalle sera réalisé avec des mesures de modération de trafic; ce projet, qui est prévue à l'horizon 2015/2020 fera l'objet de séances participatives avec les habitants des quartiers concernés.

- 12.6 L'implantation du CIL et du MAGESI dans le secteur de Malley par la ville de Lausanne, relativement récente, est loin d'être optimale. Une implantation sur le quartier du Strip aurait été bien préférable, et en accord avec la volonté exprimée par le SDIM, puisque ce quartier, situé entre plusieurs axes de transports publics et individuels (rue de Lausanne, voies CFF), peut difficilement accueillir du logement ou d'autres affectations sensibles au bruit. Par contre, situés entre les quartiers Malley Centre et Chêne, au sud de la voie CFF principale, le CIL et le MAGESI apparaissent comme des corps étrangers générateurs de nuisances: trafic de camions, containers, bruit, etc. Le SDIM prévoit, au paragraphe 3.3.1, que l'accès au CIL "se réalise par l'avenue de Longemalle, sur route existante, dans un contexte d'habitat".
- 12.7 Il n'est pas acceptable que le trafic généré, important, passe par les petites rues de l'intérieur du secteur (notamment la rue de l'Usine à gaz ou l'avenue de Malley), ni que ce trafic débouche dans l'avenue de Longemalle, contiguë au quartier du Chêne qui est dévolu à du logement de haute qualité. Ce trafic doit impérativement être extrait le plus rapidement possible des quartiers Malley Centre et Chêne, la meilleure variante consistant à le transférer dans le quartier du Strip par un passage souterrain sous la voie CFF.

Réponse

Le CIL et le MAGESI sont deux équipements relativement récents qu'il n'est pas imaginable pour des raisons financières de déplacer à court ou moyen terme. Le trafic généré par ces équipements sera pris en compte dans les planifications réglementaires pour protéger les locaux sensibles au bruit. Il reste bien en deçà du trafic rencontré dans de nombreuses rues de l'Ouest lausannois. Le développement d'un quartier urbain et mixte dans une ancienne zone industrielle requiert des compromis, jugés acceptables dans ce cas.

La solution d'un accès routier par le nord à travers les voies CFF a été écartée pour des raisons tant techniques (rampes d'accès difficile à intégrer au nord des voies) que financières.

Transports publics

3.5 Dans le projet actuel du SDIM et lors de l'ouverture de la halte Prilly-Malley en 2012, la sortie de livraison et la station essence Shell seront en conflit avec la sortie piétonne de la gare CFF et une future place urbaine. Cette sortie de livraison est vitale pour le fonctionnement du centre. Demandent que chaque modification soit communiquée pour approbation.

3.7 A l'Est, l'accès de livraison ainsi que celui du parking sont en conflit avec le futur passage sous-voie de l'axe culturel. Bauart a prévu de déplacer les rampes le long du bâtiment. Toute modification doit être approuvée par le propriétaire. Demande quel financement est prévu pour ces travaux.

Réponse

Toutes les questions relatives aux accès au bâtiment Malley-Lumières seront reprises et développées dans le cadre du PPA "Viaduc" en collaboration avec les propriétaires concernés.

3.6 Sur le plan, la zone de livraison est qualifiée d' « interface transport public ». Pense que cette zone doit rester réservée uniquement aux livreurs, pour des raisons de sécurité et de fonctionnement.

Réponse

Le plan sera modifié selon la demande.

8.2 Certains bus articulés sont inconfortables pour l'utilisateur restant debout. Il bute avec les pieds sur les marches surélevées. On ne sait pas où se tenir pour avoir un peu de stabilité.

Réponse

Cette remarque est transmise aux transports publics de la région lausannoise.

9.2 Rendre plus attractifs les tarifs des transports publics.

Réponse

Cette remarque est transmise aux transports publics de la région lausannoise.

9.1 Ne pas oublier de mettre des abris pour tous les arrêts de bus ou autre type de transport en commun, afin de protéger les usagers des intempéries.

Réponse

Les communes, en collaboration avec les partenaires concernés, sont attentives au confort des usagers. Lorsque la situation le permet, des abris bus sont généralement installés.

10.5 Pourrait-on envisager de laisser circuler des bus toute la nuit ? Cela pourrait renforcer le caractère urbain de Malley.

Réponse

La mise en place d'un réseau de nuit est à l'étude à moyen terme, sur l'ensemble de l'agglomération. A ce titre, les caractéristiques des quartiers, et en particulier leurs activités nocturnes, seront prises en compte. Par ailleurs, les trains-pyjamas CFF s'arrêteront à la halte de Prilly-Malley dès fin juin 2012, sur les tronçons de RER exploités en journée.

12.13 Le SDIM constate opportunément que l'avenue du Chablais représentera une interface importante entre divers moyens de transports publics (station m1 de Malley, halte RER, connexion aux lignes de bus de la place de la Gare et/ou de la place du Galicien, station t1 sur la place du Galicien). Entre la station m1 de Malley et la place du Galicien, la distance de l'ordre de 400 à 500 mètres, assez élevée pour une connexion piétonne entre deux moyens de transport public, rendrait intéressante une solution de transport continu innovante telle qu'un trottoir roulant (tel qu'on en trouve dans les aéroports) ou semi-continu analogue au projet de Serpentine à Ouchy (ou au nouveau projet de recherche européen CATS/Cristal, dont un laboratoire de l'EPFL est partenaire et une installation pilote proposée dans le campus de l'EPFL). Même si une telle solution ne pourrait être implantée qu'à moyen terme, il faudrait en tenir compte au niveau de la planification de la voirie de l'avenue du Chablais.

Réponse

Le métro m1 et le futur tramway t1 ayant les mêmes points de départ et d'arrivée, il est peu probable que de nombreux usagers cherchent à joindre l'un à l'autre. Les correspondances possibles le long de l'avenue du Chablais se feront plutôt vers les trains RER ou les bus du réseau urbain. Les distances entre les arrêts seront bien moindres et ne nécessiteront pas de moyens mécanisés. D'autant que les lignes 32 et 33 assurent également une liaison entre Malley/Galicien, et le m1.

12.14 Sur les plans publiés par le SDOL au chapitre des transports publics, la future ligne de bus des transports publics morgiens reliant Morges - St-Sulpice - Hautes écoles - Malley semble s'arrêter à l'arrêt Malley du m1 alors qu'il semble bien plus judicieux de la prolonger jusqu'à la future halte CFF de Prilly - Malley.

Réponse

La planification du développement du réseau de bus dans l'Ouest lausannois prévoit le déplacement du terminus de la ligne TPM 701 de l'EPFL à la Bourdonnette à l'horizon 2012. Il n'est pas prévu pour le moment que cette ligne rejoigne le secteur de Malley. L'opportunité d'un tel prolongement pourra être réévaluée en fonction de la demande et lors des prochaines extensions du réseau.

Mobilité douce

7.1 Ne sous-estimez pas le potentiel vélo ! Multipliez par dix vos ambitions dans ce domaine, vous ne serez pas déçus.

Réponse

N'appelle pas de réponse.

4.4 Il est étonnant de constater que les stations de tram figurées à titre indicatif dans le SDIM sont éloignées de part et d'autre de la nouvelle liaison modes doux Nord-Sud, qui traverse les voies CFF en direction du Quartier du Chêne. En plaçant une station de tram à l'extrémité de cette liaison, les distances piétonnes vers les habitations s'en trouveraient ainsi raccourcies, justifiant d'autant plus la diminution du nombre de places de stationnement.

Réponse

L'emplacement des franchissements est mentionné à titre indicatif dans les plans du SDIM. Le positionnement des arrêts comme des franchissements répond à de nombreux critères. Leur convergence en est un. La localisation des arrêts de tramway est modifiée dans la version finale du SDIM selon les derniers plans en vigueur.

12.15 Si le m1 assure une bonne connexion de la Bourdonnette par les transports publics, il serait judicieux de profiter du SDIM de Malley pour désenclaver la Bourdonnette en ajoutant une (ou plusieurs) liaison de mobilité douce (marche et vélo) reliant la Bourdonnette à Malley et peut-être Malley à l'UNIL en passant par la Bourdonnette.

Réponse

Le réseau cyclable planifié dans le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) prévoit un réseau secondaire entre le centre du périmètre du SDIM et la Bourdonnette, ainsi qu'un réseau structurant le long de l'avenue du Chablais. La requalification envisagée de cette dernière, dans le cadre de la révision du

PALM, devrait permettre une amélioration du confort des cheminements de mobilité douce. Il en est de même, pour ce qui concerne la liaison avec l'UNIL, notamment avec le projet de complément de la jonction autoroutière (moins de points de conflits, ...).

16.1 Le chemin du Closel est un chemin à statut privé à ce jour uniquement accessible au personnel et aux locataires de nos bâtiments. Il est exclu d'en faire une route ouverte à la circulation publique pour des questions de sécurité, d'autant que nos ateliers trams y seront construits et exploités en sus des ateliers et dépôts existants.

Réponse

L'intention du SDIM est de créer un réseau fin de liaisons pour les piétons et les cyclistes à travers l'entier du secteur de Malley. La formalisation de ce réseau n'est pas encore déterminée et diverses solutions sont imaginables comme de créer un itinéraire physiquement séparé du chemin du Closel. Le SDIM est néanmoins modifié de la manière suivante : le statut de cette liaison est dégradé, passant de liaison structurante de niveau d'agglomération à promenade secondaire est-ouest.

Stationnement

1.1 Craint une réduction des places de stationnement dans les environs de la halte RER Prilly-Malley, où se trouve le bâtiment de l'entreprise.

14.1 Estime opportun de préserver des places de stationnement utiles à des fins diverses en proximité de la halte ainsi qu'aux clients du café des Bouchers pendant les heures de restauration.

Réponse

Le concept général de requalification de l'avenue du Chablais découlant du Schéma directeur de Malley prévoit des cases de stationnement longitudinales le long de l'avenue du Chablais. Toutefois, il est vrai que le SDIM fixe une forte réduction des places de stationnement sur l'ensemble du périmètre pour les constructions nouvelles. Ces réductions sont réalistes en raison de l'excellente desserte en transports publics du secteur et des mesures prises en faveur de la mobilité douce (nouveaux cheminements, passages sous-voies, éclairage, etc.)

4.2 Si le système de desserte par poche est idéal pour dissuader le trafic de transit, la gestion du stationnement projetée est pour le moins surprenante si on se base sur la figure de la page 57, qui montre des accès de parking à 26 emplacements, alors même que les principes d'aménagement de la page 62 parlent à juste titre d'un regroupement des places de parc à l'échelle de l'îlot ou du quartier. Sur la base de ce principe d'aménagement, nous vous invitons donc à diminuer fortement le nombre de parkings sur les figures des pages 57 et 64-65, particulièrement dans le Quartier du Chêne.

Réponse

Les accès aux parkings tels qu'illustrés sur les schémas des pages 57 et 64 du rapport SDIM sont montrés de manière simplifiée et ne représentent ni le nombre ni l'emplacement exactes des entrées des parkings. Le principe d'aménagement proposant le regroupement des places de parc à l'échelle de l'îlot ou du quartier signifie que le nombre et l'emplacement des entrées de parkings seront définis lors de l'élaboration des planifications de détails (plans de quartier, plans partiels d'affectation). Le nombre et l'emplacement des entrées de parkings dépendent également des projets futurs et de du phasage envisagé pour chaque îlot. Il est donc possible que dans un projet global pour un îlot (ou secteur comme définit sur le schéma de la page 82 – 83 du rapport SDIM), il n'y ait qu'un, voire deux accès au(x) parking(s). La capacité des accès et le nombre de places desservies influencent également le nombre et l'emplacement des entrées des parkings. Les questions de gestion des parkings jouent également un rôle dans cette répartition.

4.3 Si l'application d'un facteur de réduction du nombre de places de parc par type d'affectation en fonction du niveau de desserte TP et de l'importance de la mobilité douce est globalement positive, l'application d'un facteur de 75% des valeurs de la norme VSS pour l'habitat dans le Quartier du Chêne est jugée peu ambitieuse, alors même que le nouveau tram passera quelques 200m au Nord et qu'il y aura une ligne de bus au Sud.

Réponse

La norme VSS ne prévoit aucun facteur de réduction du nombre de places de parc pour les logements, quel que soit le niveau de desserte du quartier en transports publics. Ceci notamment pour éviter le stationnement sur le domaine public. Les récentes expériences dans le domaine montrent pourtant que les habitants des secteurs bien desservis par les transports publics ont tendances à posséder moins de véhicules. Une réduction du nombre de places de parc est donc envisagée, bien qu'allant au-delà de la norme VSS.

3.4 Remarque que la circulation de l'entrée/sortie de la station essence Shell est perturbée par l'entrée/sortie du parking du complexe Balance. De plus, constate que ce dernier manque sur le plan de synthèse du SDIM. Demande que cet accès soit intégré dans les études du PPA.

Réponse

Toutes les questions relatives aux accès au bâtiment Malley-Lumières seront reprises et développées dans le cadre du PPA "Viaduc" en collaboration avec les propriétaires concernés.

Concept énergétique

1.2 Souhaite être informée de l'avancement du concept.

Réponse

Le concept énergétique sera développé dans le cadre des plans partiels d'affectation à venir et en collaboration avec les propriétaires. De plus amples informations seront publiées dans le cadre de ces procédures.

MISE EN OEUVRE

Mesures de planification

4.8 Si beaucoup de points mentionnés dans le SDIM devront être développés au niveau des planifications de détail, particulièrement en ce qui concerne les mesures environnementales, nous relevons déjà avec intérêt d'une part qu'il est prévu de concrétiser les principes du SDIM au travers de l'élaboration d'une charte d'écoquartier (p. 68) et d'autre part que des mesures seront mises en œuvre sur des bases conventionnelles (p. 74). Ces façons de procéder semblent effectivement les seules à même de garantir des projets de qualité à l'heure actuelle.

Réponse

N'appelle pas de réponse.

13.3 Qu'entend-on par « Elaboration d'une charte d'écoquartier » ? Et plus loin : « Les impacts de chaque PPA sur l'environnement seront démontrés par des études détaillées » ; ceci au-delà des exigences légales déjà en vigueur ? Et dans l'affirmative, qui en supporte les coûts ?

Réponse

Afin de pouvoir concrétiser l'objectif d'un quartier de haute durabilité, une charte « Malley durable » verra le jour. Elle découlera des travaux menés avec la Ville de Lausanne, le Canton de Vaud et la Confédération sur les quartiers durables et qui a abouti à la mise en place d'un outil d'évaluation et d'aide à la décision intitulé « Quartiers durables by Smeo ». Cet outil est disponible gratuitement à l'adresse : www.quartiersdurablesbysmeo.ch.

La charte servira de check-list pour vérifier dans chaque projet que tous les aspects liés à la durabilité ont bien été pris en compte. Elle pourra servir de base pour négocier avec les propriétaires, au moment de l'élaboration des plans partiels d'affectation, les actions prioritaires à entreprendre sur leurs terrains. Concernant les études d'impact sur l'environnement à mener lors de l'élaboration des PPA, il n'est pas prévu qu'elles aient au-delà des exigences légales. Des contraintes pourront cependant être mise en place, par exemple concernant le raccordement au chauffage à distance ou la végétalisation des toitures, dans le cadre des PPA.

1.3 Remarque qu'aucun des PPA prioritaires se trouve sur la Commune de Lausanne et se demande si cela est voulu.

Réponse

Le territoire de la Ville de Lausanne concerné par cette étude est déjà largement urbanisé. Les potentiels de développement y sont donc limités, et ce territoire ne devrait pas sensiblement évoluer à court terme.

A l'inverse, les secteurs situés sur les communes de Prilly et de Renens contiennent de vastes espaces libres de constructions et des friches. Ces secteurs offrent des potentiels de développement à court terme et sur de vastes surfaces. Ils feront l'objet des plans partiels d'affectation prioritaires.

Il n'est toutefois pas exclu que des secteurs situés sur territoire lausannois puissent faire l'objet rapidement de procédures de révision de PPA, si des demandes de densification sont formulées.

Prévention des nuisances

1.4 Déploie le fait de faire allusion au CIL et pas aux entreprises existantes depuis plusieurs années. De plus, demande si les mêmes précautions en termes de bruits seront prises pour les nouvelles constructions proches de ces entreprises.

Réponse

Le rapport sera modifié.

1.5 Demande quel est le sort de ses bâtiments, étant donné que l'ORNI fixe à environ 15 mètres la limite préventive depuis la ligne de chemin de fer.

Réponse

L'ORNI ne s'applique pas aux bâtiments existants.

1.6 S'étonne que le déraillement de train ne soit pas évoqué dans les accidents majeurs, surtout pour une ligne de chemin de fer qui se trouve à 8 mètres de hauteur.

Réponse

L'étude OPAM menée sur le secteur de Malley prend en compte la probabilité d'un déraillement pour évaluer les risques portés sur les personnes et les constructions.

12.16 Le SDIM identifie les divers risques liés à trois substances dangereuses de référence (essence, propane liquide, chlore). Il apparaît que les risques les plus importants sont liés au passage de convois ferroviaires transportant de telles substances, dans un couloir de 175 mètres des deux côtés de la branche sud des voies CFF. Or le SDIM prévoit la possibilité de construire des tours à proximité immédiate de la halte RER, et de tels bâtiments présentent des difficultés importantes pour l'évacuation des utilisateurs en cas d'accident majeur ou d'incendie. Il serait donc judicieux d'investiguer les risques de façon plus détaillée dans les emplacements prévus pour des tours, et de prévoir éventuellement des mesures supplémentaires (chemins de fuite, etc), qu'il faudrait intégrer dans le règlement correspondant du PPA ou du PQ.

Réponse

Au niveau du SDIM, les projets futurs ne sont pas encore connus, il n'est donc pas possible, à ce stade de la planification, de définir les mesures à prendre concernant les risques majeurs.

Comme évoqué à la page 81 du rapport du SDIM (étapes ultérieures du processus de développement), il est prévu que des études de détail doivent être réalisées parallèlement aux planifications ultérieures (plans de quartier, plans partiels d'affectation et projets de construction si il n'y a pas de plan de quartier ou de plan partiel d'affectation).

Le but de ces études de détail dites « fines » sur les risques majeurs est de préciser les surfaces réalisables (type et quantité) pour un secteur donné, les affectations possibles, leur proportion et leur répartition. Ces études visent également à définir le type de mesures à prendre (part, emplacement et orientation des différentes affectations, accès pour les secours, chemins de fuite, signalisation, matérialisation des façades, principes d'aération...).

Pour citer un exemple sur le site de Malley, le SDIM prévoit une tour sur le secteur du Galicien. Cette zone est soumise à un plan partiel d'affectation. Le projet du plan partiel d'affectation est actuellement en cours et une étude de détail a été réalisée sur ce secteur.

13.4 Il semble y avoir contradiction entre la « Maîtrise règlementaire de la destination des locaux en activités professionnelles plutôt que logements » et la vocation principale Habitat prévue en pages 22 et 23 pour le secteur C6

Réponse

L'analyse de risques au sens de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs a montré que les secteurs les plus contraints de ce point de vue se situent autour de la halte de Prilly-Malley. C'est principalement dans ce secteurs que des mesures ont été prises (réduction de la densité initialement prévue) et que des mesures complémentaires devront être recherchée au moment des plans partiels d'affectation et dans les projets de construction.

L'OPAM n'interdit pas le logement à proximité de voies, mais s'attache à réduire le nombre de victimes potentielles par des mesures de planification, constructives ou d'exploitation.