

RENCONTRE 1 :

DE LA FRICHE AU QUARTIER : HISTOIRE ET DEVELOPPEMENT DE MALLEY

Jeudi 19 mai (18h30-19h30)

INVITES PRESENTS

- Mme Sonia Curnier : Architecte-urbaniste, assistante doctorante – École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)
- M. Jean-Philippe Dind : Géographe-urbaniste – Service du développement territorial (SDT), Etat de Vaud

MODERATEURS

- Mme Tinetta Maystre : Municipale, Urbanisme et Travaux – Renens
- M. Alain Gillièron : Syndic – Prilly

RETRANSCRIPTION

Tinetta Maystre accueille les invités et le public et les remercie de leur présence. En rappelant la thématique d'aujourd'hui, elle précise le but des rencontres Replay, qui est de permettre à différents types d'acteurs d'échanger et de réfléchir ensemble sur la vie future du quartier de Malley. Après avoir donné quelques détails administratifs et annoncé la présence des médias, elle invite Sonia Curnier à prendre la parole.

Sonia Curnier se présente : elle est architecte-urbaniste et doctorante à l'EPFL. Elle a publié en 2015 – en collaboration avec Bruno Marchand – le livre *En mutation. Conceptions urbaines* (éd. Infolio, Gollion), un ouvrage analysant neuf projets contemporains de reconversion de sites industriels en Suisse.

A l'instar de Bruno Marchand – présent la veille – elle commence par préciser que le terme de « friche industrielle » ne lui semble pas approprié pour désigner ce genre de site, qui renvoie dans l'imaginaire à un endroit totalement laissé à l'abandon et où rien ne se passe. Alors que la transition se fait dans une grande partie des cas de manière progressive. Aussi, certaines activités industrielles sont souvent conservées dans le processus de reconversion de ces secteurs. Il lui semble donc plus opportun d'utiliser le terme de « site industriel en mutation », que les deux auteurs privilégient par ailleurs dans leur ouvrage.

Elle fait ensuite un bref retour en arrière en développant l'histoire du site de Malley :

Grâce à sa situation privilégiée – le long des voies de chemin de fer ; à cheval entre les communes de Lausanne, Prilly et Renens – le site de Malley a vu son secteur industriel et ferroviaire se développer dès la fin du XIX^e siècle, et de manière plus conséquente durant la première moitié du XX^e siècle. L'usine à gaz de Lausanne et les abattoirs, témoins de ce développement, ont particulièrement teinté le caractère du quartier. A partir des années 1970, la production industrielle a commencé à décliner. Seuls quelques rares bâtiments ou terrains ont été réinvestis de manière plus ou moins éphémère, pour assurer la continuité de la vie du quartier. Ce fut le cas de l'un des ateliers désaffectés de l'usine à gaz, qui accueille depuis

REPLAY Rencontre 1 – Retranscription du jeudi 19 mai (18h30-19h30)

1978 le TKM – théâtre Kléber-Méleau, une référence du paysage culturel régional. Aujourd'hui, la plupart des activités industrielles ont définitivement cessé et une grande majorité des terrains de Malley est prête à recevoir de nouvelles fonctions. (cf. *En mutation. Conceptions urbaines*, p.82).

Alain Gillieron donne ensuite la parole à Jean-Philippe Dind.

Jean-Philippe Dind se présente : il est géographe-urbaniste au SDT. Pour lui, ce quartier est un « site stratégique d'importance cantonale ». Il profite également de l'occasion pour rappeler la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), qui vise à limiter les extensions sur l'espace rural et qui encourage une densification à l'intérieur des secteurs déjà urbanisés, sur les sites les mieux situés. Pour lui, Malley Centre est justement l'un de ces sites à haut potentiel. Il rappelle le contexte actuel de pénurie de logements et de croissance démographique cantonale : 1 million d'habitants et 500'000 emplois prévus à l'horizon 2040. Malley Centre, en ce sens, permettra d'accueillir 2'000 emplois et 1'000 logements.

Il met également en avant les nombreux enjeux autour de ce site : créer un morceau de ville et non une juxtaposition de projets ; offrir une diversité de services, d'emplois et de logements pour la population ; définir une vision globale des espaces publics et de leurs usages ; confirmer les engagements pris en matière de développement durable (sites à 2'000 watts) ; insérer le quartier dans son contexte urbain et social.

En tant que représentant du Canton, il conclut : « Le Canton a soutenu le projet dès ses débuts et il continuera à le faire ».

Tinetta Maystre invite le public à intervenir sur ce qui a été évoqué.

Jean-Claude Pécelet, président de l'association « Avenir Malley », rebondit sur l'intervention de Jean-Philippe Dind en posant une question en lien avec la planification démographique : « J'ai lu dans la presse une prise de position du Conseil d'Etat quant à la planification démographique à venir. Sur quel débat démocratique cette décision repose-t-elle ? »

Jean-Philippe Dind répond qu'au niveau politique, ces scénarios proposés par le Conseil d'Etat sont discutés au Grand Conseil, dans le cadre de la consultation du plan directeur cantonal. Il rappelle l'importance d'anticiper les développements afin d'accueillir la population dans de bonnes conditions.

Tinetta Maystre apporte un complément de réponse en précisant que la crise du logement actuelle nous oblige à prendre des mesures dès maintenant. De plus, il faut favoriser le développement vers l'intérieur, à savoir créer du logement dans les centres afin d'éviter l'étalement urbain. Elle ajoute que Malley est le résultat de dix années d'efforts afin d'établir une vision d'ensemble pour la création d'un morceau de ville durable.

Elle décrit ensuite brièvement les différents plans de quartier (Malley-Gare et Malley Gazomètre) : volonté de faire un nouveau morceau de ville dense ; possibilité de construire des tours (plan de quartier souple, hauteur à définir selon les concours architecturaux).

Elle termine en insistant – croquis d’ambiance à l’appui – sur l’importance de réfléchir aux espaces publics : l’avenue du Chablais sera requalifiée et permettra une meilleure insertion des transports publics et de la mobilité douce ; Place de Malley ; Place de la Coulisse ; Parc d’agglomération ; avenue de Malley. Elle invite ensuite le public à faire part de ses remarques et questions.

Jean-Claude Pécelet prend à nouveau la parole concernant la hauteur des tours : « Pourquoi l’information sur l’impact visuel des tours a été peu, voire pas communiquée au public ? Où se trouve cette information et quand sera-t-elle rendue publique ? »

Alain Gillièron et Tinetta Maystre précisent que l’information n’a jamais été cachée. Le principe des tours a figuré dans tous les documents publiés et mis en consultation ces dernières années. La hauteur précise des gabarits de tours du plan de quartier Malley-Gare a été communiquée lors de l’information publique (plans et maquette disponibles au SDOL) et dans le cadre de l’enquête publique.

Tinetta Maystre ajoute que ce sont les concours qui façonneront les bâtiments et définiront leur hauteur. « Soit on construit des bâtiments plus bas mais plus larges, soit plus hauts et fins. Ce n’est pas un objectif de construire haut, c’est un des outils possibles que permet la densité ». Monsieur Gillièron mentionne enfin l’existence de la « stratégie pour l’implantation de tours » (document accessible en ligne sur le site du PALM).

Une **habitante du quartier** souhaite intervenir à son tour sur la question des densités prévues : « J’ai une certaine inquiétude sur la densité importante de personnes prévues en termes de place disponible. Pourquoi ne pas prévoir un peu moins de monde, avec une densité de logements moindre ? »

Ariane Widmer, directrice du bureau Stratégie et développement de l’Ouest lausannois (SDOL), lui répond que les densités prévues sont celles de quartiers urbains d’une ville centre, tout en précisant que c’est autour de la gare qu’elles seront les plus importantes. Dans la partie « quartier de logements », les densités seront inférieures à celles du quartier sous-gare de Lausanne. Ce seront des quartiers plus tranquilles, principalement destinés au logement et aux familles. Elle souligne que ce secteur disposera également d’un parc public.

Alain Gillièron présente – plans à l’appui – les différentes structures prévues pour le Centre sportif de Malley (CSM), les dates de construction (patinoire pour 2020) et le budget prévu (229 millions). Il interpelle ensuite le public pour d’éventuelles questions ou remarques.

Une **habitante du quartier**, inquiète à propos des logements prévus : « On parle beaucoup de l’importance d’avoir des nouveaux logements. Et je m’aperçois que les constructions pour les logements ne sont pas prioritaires (Malley-Gare prévoit 0 à 40% de logements ; ensuite la patinoire, etc.). A quel moment ces derniers seront-ils créés ? »

Alain Gillièron la remercie de son intervention, qui lui permet de préciser que le chiffre donné sur le préavis (0%) est une erreur. Il mentionne qu'il y a un amendement qui sera fait au Conseil communal de Prilly et de Renens pour avoir 25-40% de logements sur les périmètres A et B, et non 0%.

Tinetta Maystre rappelle que, pour les terrains situés au sud de la gare, le plan de quartier Malley-Gare est le premier à être adopté. Celui de Malley-Gazomètre – qui aura une proportion plus grande de logements – sera le suivant. Il doit être soumis au Canton prochainement. Si tout se passe bien, il pourrait être mis à l'enquête publique l'année prochaine. Les deux plans de quartier avec celui de Malley Viaduc sont élaborés sur la base d'une vision d'ensemble définie précédemment. Enfin, elle précise que le fait qu'il y ait moins de logements près de la gare et plus de logements au sud est à mettre en lien avec l'ordonnance pour la protection contre les accidents majeurs (OPAM). Il y a une limite supérieure à ne pas dépasser (*cf. distance minimum de sécurité pour bâtir du logement à proximité des voies ferroviaires*).

Une **habitante du quartier** : « Est-ce que le Centre sportif est définitif et restera en 2020 ? J'ai entendu dire que ce serait un centre provisoire ? »

Alain Gillièron la rassure, en précisant que – au vu du budget investi – ce centre sera effectivement définitif et que tout est mis en œuvre pour qu'il soit ouvert en 2020, pour les Jeux Olympiques de la Jeunesse (JOJ). Il lui dit que l'erreur de compréhension provient peut-être de la patinoire provisoire qui sera installée au sud des voies CFF durant la période des travaux du nouveau Centre sportif.

Une **habitante du quartier**, concernant les places de parc : « Quand tous ces événements sportifs se dérouleront, il n'y aura finalement pas beaucoup de places de parc. Et tout le monde ne va pas venir en métro, bus et tram. Est-ce que cela a été réfléchi ? »

Alain Gillièron confirme qu'il y aura effectivement plus de monde, au vu de l'attractivité à venir du site. Il relève cependant que les normes actuelles sont de plus en plus basses en terme d'octroi de places de parc, d'autant plus vu la situation centrale du Centre sportif. Le parking souterrain pourra donc accueillir 200 places, ce qui est peu par rapport à une infrastructure de cette taille : « Il va falloir motiver les gens à se déplacer en grande majorité en transports publics (tram, M1, bus, train) ». Il souligne néanmoins l'existence de deux autres parkings en cas de besoin.

Ariane Widmer appuie les propos d'Alain Gillièron, en soulignant l'exemple de la Maladière à Neuchâtel, où le choix a été fait d'installer un grand équipement – un stade de foot – en ville. Le bilan final est selon elle infiniment meilleur, car cela évite que tout le monde prenne la voiture pour se déplacer en périphérie.

Une **habitante du quartier**, toujours concernant les places de parc : « Pourquoi ne pas envisager un parking de délestage ? »

Jean-Philippe Dind mentionne que, pour les parkings relais, c'est une solution qui existe déjà à Vennes (au nord de la ville de Lausanne). Il souligne cependant que la politique actuelle est de réaliser des parkings relais (P+R) à proximité des gares régionales les plus proches et de favoriser ensuite le déplacement en train. Il précise que la mobilité durable passe par un ensemble de mesures : « si on réduit les places de parc, ce n'est pas tant pour que les gens aillent se parquer ailleurs, mais pour que de nouvelles habitudes se mettent en place (covoiturage, mobility, transports publics, vélos, etc.) ». Ce site ayant une accessibilité excellente, il termine en affirmant que toutes les conditions sont réunies pour une mobilité exemplaire.

Ariane Widmer confirme que le parking relais de Vennes, réalisé par la Ville de Lausanne, est principalement utilisé par des automobilistes venant d'ailleurs et qui auraient souvent la possibilité de venir en transports publics.

Elle rappelle que l'Ouest lausannois a de ce point de vue une situation particulière : « d'une part, on est extrêmement bien desservi par deux axes de chemins de fer (lignes d'Yverdon et de Genève). D'autre part, l'Ouest lausannois est devenu, depuis des dizaines d'années, le grand parking d'échange de Lausanne, ce qui a un impact négatif sur la qualité de vie des habitants. Derrière Malley et les projets de l'Ouest lausannois, il y a vraiment l'idée de limiter très fortement le trafic de pendulaires, notamment en agissant sur une limitation du stationnement ». Le but, souligne-t-elle, est donc de limiter l'entrée des voitures dans l'agglomération pour rendre possible le développement de nouveaux quartiers et offrir une vie plus agréable aux habitants.

Tinetta Maystre remercie les intervenants pour leur participation et les invite à poursuivre la discussion autour d'un apéritif.