

**Réflexions et propositions de l'association  
Avenir Malley  
concernant le PPA**

**Malley-Viaduc**



**Prilly, printemps 2017**

**[www.avenirmalley.ch](http://www.avenirmalley.ch) – [avenirmalley@gmail.com](mailto:avenirmalley@gmail.com)**

## Introduction

Créée en janvier 2016, l'association Avenir Malley a pour but de:

- Favoriser un développement harmonieux du quartier de Malley;
- Promouvoir la consultation et le débat démocratique par rapport aux projets proposés;
- Faciliter une information complète et transparente, en particulier sur l'impact et l'affectation des nouvelles constructions (art. 3 des statuts).

Elle s'est opposée au plan de quartier intercommunal **Malley-Gare** à cause de sa densité très élevée, du trafic routier supplémentaire que génèrent les projets de Malley sans que des solutions satisfaisantes soient apportées sur l'axe nord-sud, et du déficit d'information à propos des cinq tours envisagées à Malley (arguments développés sous [www.avenirmalley.ch/malley-gare](http://www.avenirmalley.ch/malley-gare)).

Le 27 novembre 2016, les citoyens de Prilly ont accepté à une majorité de 58,5% le plan de quartier Malley-Gare soumis au référendum facultatif par le conseil communal. Avenir Malley a pris acte de ce résultat, en relevant que quatre votants sur dix ont été sensibles à ses arguments. La campagne a permis un large débat sur l'ensemble de la zone; une maquette et des vidéos-simulations ont été présentées aux habitants. Ce point positif répond à un des buts de l'association.

Suite à cette votation, un concours d'architecture devra préciser la forme des bâtiments qui seront construits à Malley-Gare. Deux autres plans de quartier importants feront prochainement l'objet d'une mise à l'enquête:

- **Malley-Gazomètre.** Celui-ci ne fait pas l'objet du présent document. Concernant ce périmètre, Avenir Malley soutient la pétition adressée au canton de Vaud et signée par mille citoyens, demandant des sondages complémentaires pour connaître l'étendue exacte de l'importante pollution héritée de l'ancienne usine à gaz, et des mesures de dépollution adéquates, compatibles avec l'objectif d'un écoquartier durable.
- **Malley-Viaduc.** C'est le périmètre dont traite le présent document. Notre association, rappelle qu'elle n'est pas opposée au développement de Malley et ne se résume pas à un groupe de « Neinsager ». Elle livre ici son analyse du projet et quelques propositions dans un esprit de dialogue constructif.

## 1. Situation



PPA Malley-Viaduc, état provisoire en février 2017. Source: commune de Prilly

Malley-Viaduc est un périmètre de 26 300 mètres carrés composé de neuf parcelles et d'un domaine public de 3000 mètres carrés (ch. du Viaduc). Il est délimité au nord par la route cantonale Lausanne-Renens, au sud par les voies CFF, à l'est par l'avenue du Chablais et à l'ouest par le chemin du Viaduc (qui la traverse également dans le sens est-ouest).

Situé entre la halte CFF de Prilly-Malley et la future ligne de tram Bussigny-Flon, entouré et desservi par des axes routiers importants, il occupe une situation stratégique dans le quartier de Malley. Il est le plus proche de Prilly-Centre tout en étant séparé de celui-ci par la route cantonale à fort trafic. Il est également très proche du futur Centre sportif intercommunal de Malley, en cours de réalisation.

Topographiquement, le terrain forme une sorte de cuvette dans sa partie nord, le dénivelé entre la route cantonale et le fond de la cuvette étant de 6 à 8 mètres.



*Angle nord-est du périmètre Malley-Viaduc depuis Malley-Lumières. Photo Avenir Malley*

Visuellement, il est fortement identifié par le viaduc ferroviaire du Galicien construit en 1922. Ce pont en pierre de huit arches sur lequel circulent aujourd'hui les convois de déchets destinés à Tridel se poursuit en direction de Renens et de Lausanne par des talus herbeux.

La moitié nord-est du périmètre, au pied du viaduc, est une friche libre de toute construction. La moitié nord-ouest est occupée par un bâtiment multifonctionnel de cinq étages sur rez datant des années 60 et le Centre de badminton, tous deux voués à disparaître.



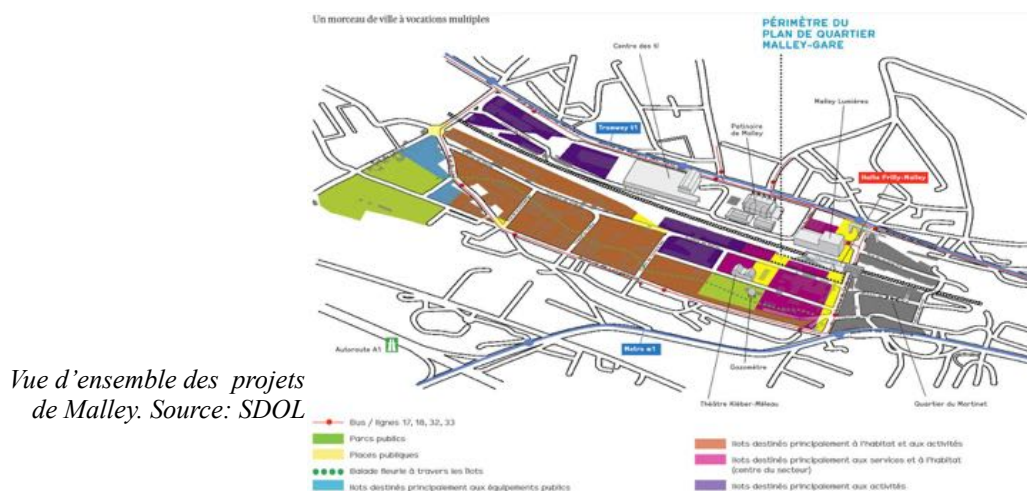
*Angle nord-ouest du périmètre Malley-Viaduc depuis Malley-Lumières. Photo Avenir Malley*

La moitié sud du périmètre est occupé par le centre multifonctionnel Malley-Lumières (8000 m<sup>2</sup> de bureaux, centre de bien-être de 3600 m<sup>2</sup>, six salles de cinéma, station-service « shop » de 300 m<sup>2</sup>, divers commerces sur environ 3000 m<sup>2</sup>, un foyer de 800 m<sup>2</sup> et trois étages de parking accueillant 470 véhicules). Construit en 2000-2001, il est actuellement l'objet de transformations.

Selon le projet de révision du plan général d'affectation de la commune de Prilly de décembre 2014 ([https://www.prilly.ch/fileadmin/documents/user\\_upload/12\\_urb\\_fichiers/PGA-RPGA\\_web\\_v1/PGA\\_examen\\_preable.pdf](https://www.prilly.ch/fileadmin/documents/user_upload/12_urb_fichiers/PGA-RPGA_web_v1/PGA_examen_preable.pdf)), sur le territoire de laquelle il se trouve, le périmètre de Malley-Viaduc doit faire l'objet d'un plan partiel d'affectation. Un projet a été soumis au canton de Vaud, qui a livré ses observations à la commune. Malley-Viaduc est également inclus dans le périmètre du Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM), qui en fixe les principes généraux du développement. Ce document a été signé en 2012 par les communes concernées, le canton de Vaud et les CFF.

Les parcelles situées au nord du ch. du Viaduc sont propriété du fonds d'investissement Realstone.

## 2. Contexte



Malley-Viaduc n'est qu'un des éléments – mais pas des moindres – du « puzzle » de Malley, un projet de requalification urbaine touchant quelque 80 hectares sur trois communes (Renens, Prilly et Lausanne). Les autres éléments du voisinage immédiat sont:

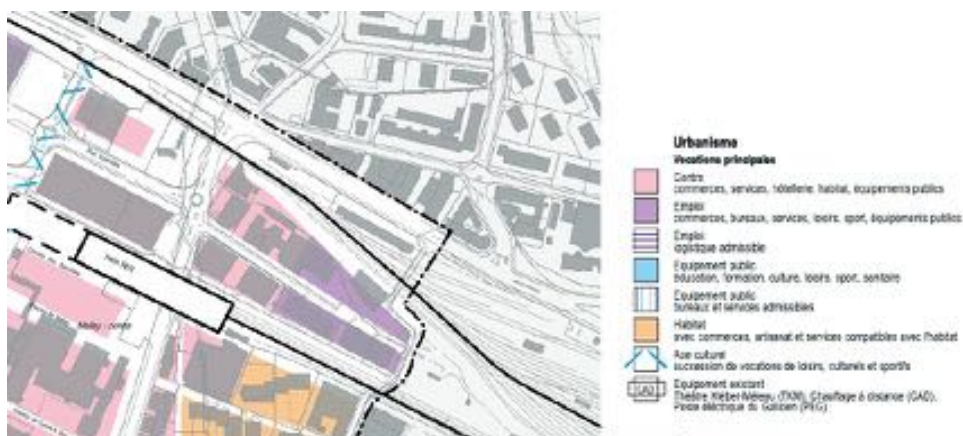
- Le plan d'affectation cantonal pour le **Centre sportif de Malley**, en cours de réalisation.
- Le **PPA Malley-Gare**, accepté en votation populaire par la commune de Prilly en 2016.
- Le **PPA Malley-Gazomètre**, dont la mise à l'enquête est prévue courant 2017 (interview du syndic de Renens à 24 Heures).
- Il faut y ajouter, au **nord de la route cantonale Lausanne-Renens** et jusqu'au ch. de Bel-Orne, les deux zones « D » et « I » à occuper par PAC, PPA ou PQ selon la révision du plan général d'affectation de Prilly. Celles-ci, ainsi que la **liaison de mobilité douce** (« coulée verte ») prévue à la rue de la Combette, témoignent en effet du fait qu'à Malley la restructuration de l'occupation du sol en cours et à venir inclut aussi des terrains situés au nord du carrefour du Galicien.

## 3. Options du Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM)

L'avenir de la parcelle Malley-Viaduc est fixé dans ses grandes lignes par le SDIM, inscrit lui-même dans un plan de développement cantonal où Malley est identifié comme « site stratégique »

du fait de sa proximité du centre lausannois et de sa bonne desserte en transports publics. Suite à un processus de réflexion remontant au début des années 2000, les options retenues sont les suivantes:

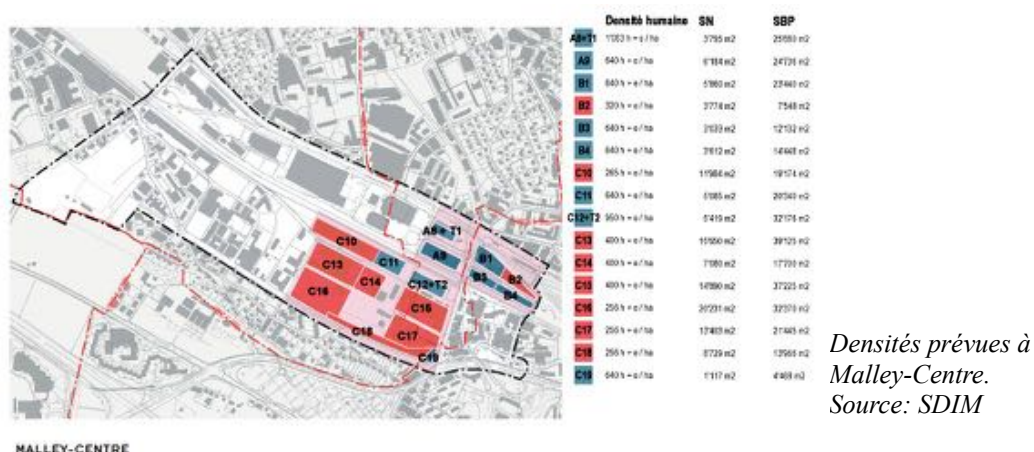
### 3.1. Vocation de la parcelle



Vocations principales de Malley-Centre. Source: SDIM

La parcelle de Malley-Viaduc est « multifonctionnelle ». Selon le SDIM, elle devrait accueillir des services, des bureaux, de l’hôtellerie, de l’habitat et des équipements publics.

### 3.2. Densité

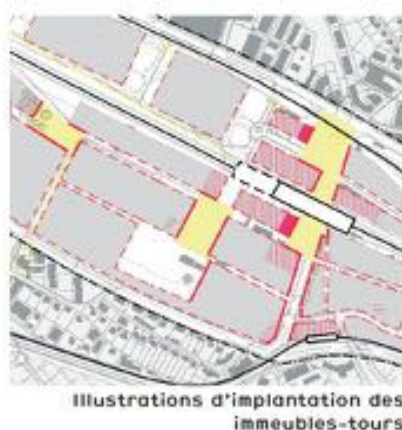


Densités prévues à Malley-Centre. Source: SDIM

La densité envisagée à Malley-Viaduc est importante, voire très importante. Selon le SDIM (p. 37), elle devrait atteindre 1083 habitants/emplois à l’hectare sur la partie nord de la parcelle et 640 habitants/emplois à l’hectare sur la partie sud (Malley-Lumières). A titre de comparaison, la densité moyenne de l’hypercentre lausannois est de 470 habitants/emplois à l’hectare, avec des pointes à 800 (rue Centrale) et 600 (Chauderon). Celle prévue à Malley-Gare est de 648 hab.-empl./ha.

### 3.3 Typologie de bâtiments

Selon le SDIM, la parcelle de Malley-Viaduc se prête à la construction de « repères emblématiques », soit des immeubles-tours « symbolisant le centre du secteur » et « caractérisant ponctuellement la silhouette de la ville le long des voies CFF ». Ils « concentrent verticalement les droits de bâtir afin de libérer les surfaces nécessaires à la création d’espaces publics de qualité » et font « en principe l’objet de mises en concurrence ».



*Implantation des immeubles-tours à Malley-Centre. Source: SDIM*

Selon le projet de PPA non encore mis à l'enquête et qui évoluera certainement, une tour de cent mètres (cote d'altitude au faîte: 529 mètres) est envisagée sur la demi-parcelle nord, à peu près à l'emplacement de l'actuel Centre de badminton qui serait démoli. Une autre tour serait construite sur la demi-parcelle sud à l'extrémité ouest de Malley-Lumières, atteignant une hauteur de 70 mètres avec le socle (cote d'altitude au faîte: 493,5 mètres).

Suites aux remarques du canton, «des modifications devront être apportées au projet, les altitudes mentionnées sur plan sont également susceptibles de changer» (courriel de l'urbaniste de Prilly, février 2017). Le principe de bâtiments hauts est maintenu (déclaration du syndic à 24 Heures).

### 3.4. Espaces publics



*Espaces publics prévus à Malley-Viaduc. Source: SDIM*

En contrepartie de l'immeuble-tour envisagé, le SDIM prévoit une place publique d'une certaine dimension sur le demi-périmètre nord de Malley-Viaduc, entre la tour et le viaduc du Galicien. Sa typologie n'est pas définie à ce stade.

### 3.5. Routes et stationnement



*Routes principales (rouge) et secondaires (bleu) et carrefours. Source: SDIM*

Dans ce domaine, il n'y a pas de grands changements prévus. Le périmètre de Malley-Viaduc est ceinturé par deux axes routiers à fort trafic au nord et à l'est, un carrefour important (Chablais-route de Renens) et deux autres carrefours. Principale modification, le trafic de transit ne devrait plus passer par le chemin de Malley-Viaduc, comme c'est le cas aujourd'hui. Ce dernier restera toutefois une route de desserte pour les parkings, les bus et les véhicules de livraison.

Selon le projet de PPA de la commune de Prilly, un nouveau parking souterrain devrait être créé sur la partie nord de la parcelle. Compte tenu de l'offre en transports publics, le SDIM prévoit de limiter les possibilités de stationnement dans ce secteur à 20-50% des normes SIA pour l'habitat, à 20% pour les commerces, services et visiteurs.

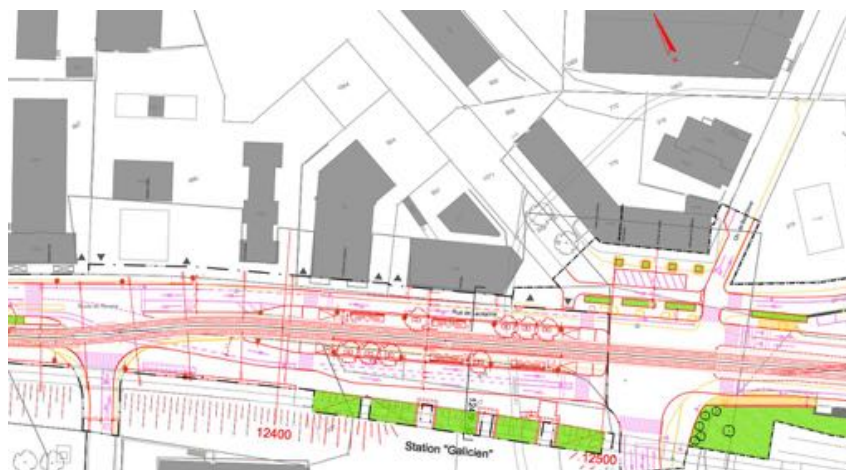
### 3.6. Transports publics



*Futur arrêt de tram au Galicien. Source: Architrane*

Un élément-clé des aménagements collectifs de l'Ouest lausannois est la création d'une ligne de tram Flon-Bussigny dont les deux voies longent le site de Malley, se déportant vers le milieu de la route cantonale à la hauteur du viaduc du Galicien (plans selon l'état juin 2017). A cet endroit est prévu un arrêt composé de deux plateformes, quatre abris et une arborisation. Deux passages pour piétons sont prévus, un à chaque extrémité des plateformes.

Les trams, à cadence de 6 minutes dans chaque sens, devraient permettre de digérer une partie du trafic généré par les 8000 à 10 000 habitants et emplois supplémentaires attendus à Malley, et par les activités renforcées du futur Centre sportif.



*Futur tram, plan de l'arrêt Malley-Galicien*

### 3.7. Viaduc du Galicien



*Une arche du viaduc du Galicien, avec un regard des égouts empruntant le lit du ruisseau du même nom. Photo Avenir Malley*

Classé en note « 2 », le viaduc ferroviaire du Galicien est considéré comme un « élément identitaire » du quartier par le SDIM et sera maintenu. Les CFF prévoient sa rénovation. Par ailleurs, la commune de Prilly a débloqué un crédit d'étude de 300 000 francs pour étudier sa prolongation vers l'ouest, jusqu'au passage sous-voies vers le Centre sportif. Ce pont-prolongation, d'une architecture plus contemporaine, remplacerait l'actuel talus qui, selon la commune, devrait de toutes façons être fortement raboté pour permettre le passage du futur tram. Il offrirait aussi une meilleure transparence visuelle nord-sud.

### 3.8. Mobilité douce, espaces verts

Deux cheminements internes sont prévus, le long du chemin du Viaduc et du Centre sportif à la halte CFF, qui devrait bénéficier d'un nouveau passage sous-voies. Concernant le cheminement piétonnier le long du viaduc du Galicien, au sud de la route cantonale, les informations font défaut. On observe également que les liaisons de mobilité douce nord-sud entre Malley-Viaduc et Prilly-Centre ne sont pas abordées par le SDIM, hormis les passages pour piétons mentionnés plus haut qui ne figurent pas dans le SDIM, mais dans les plans des TL.

Le talus au sud de la route cantonale et le pied des arches du viaduc sont enserrés dans une végétation d'arbres et de broussailles dont le sort n'est pas connu.

## 4. Consultation, buvette « La Galicienne »

A notre connaissance, la parcelle de Malley-Viaduc n'a pas fait l'objet d'une consultation spécifique dans le cadre de l'élaboration du SDIM. Plusieurs séances d'information et ateliers ont été organisés sur l'ensemble des projets de Malley, dont une par la commune de Prilly en automne 2015. Notre association déplore que les Lausannois habitant juste en face du périmètre, premiers concernés par les projets de tours, n'y aient pas été conviés.





*Ouverture de La Galicienne, printemps 2017. Photo Avenir Malley*

En 2016, les communes de Prilly et Renens ainsi que le SDOL (Stratégie et développement de l'Ouest lausannois) ont mandaté l'association « I Lake Lausanne » pour créer une buvette, dite « La Galicienne », au pied du viaduc. Cette dernière a organisé des concerts et quatre tables rondes sous le nom « Replay », portant sur l'avenir du quartier en général. Des représentants des autorités, de notre association et quelques habitants du quartier y ont pris part. Plusieurs propositions ont été faites dans ce cadre (voir: <https://www.avenirmalley.ch/single-post/2016/10/26/Id%C3%A9es-gl%C3%A2n%C3%A9es-%C3%A0-la-buvette-du-Galicien>), un document de synthèse officiel a été promis.

L'expérience de la buvette est reconduite en 2017, d'autres tables rondes sont annoncées. Un « vide-dressing » a connu une forte participation. La Galicienne a incontestablement créé de l'animation. Il faut aussi relever que quelques plaintes de voisinage ont été enregistrées à cause du bruit généré par des concerts nocturnes prolongés au-delà des horaires prévus.

## **5. Concours d'urbanisme et simulations**

Un concours d'urbanisme a été organisé en 2011 pour le secteur dit « Malley-Centre », qui englobe les PPA Malley-Gare et Malley-Gazomètre. Il a primé le projet « Coulisses » en 2012.

Pour des raisons que notre association ignore, le périmètre de Malley-Viaduc a été exclu du concours – parce que les terrains appartiennent à un propriétaire privé, selon des explications orales. Nous pensons au contraire que Malley-Viaduc **est un élément clé du secteur, voire le plus stratégique vu sa position géographique et son lien direct avec le reste de la commune de Prilly**. La lecture du SDIM nous confirme que les urbanistes ont pensé Malley-Centre et Malley-Viaduc comme un tout, ce qui ressort aussi du concours European organisé au début du processus.

Cela se voit encore dans la typologie des bâtiments, puisque les autorités elles-mêmes parlent d'un « bouquet de tours » à propos des constructions hautes prévues aussi bien à Malley-Gare qu'à Malley-Viaduc.

Lors de la campagne référendaire sur le PPA Malley-Gare, notre association a demandé que le PPA Malley-Viaduc fasse, lui aussi, l'objet d'un concours. Cette demande est restée sans suite jusqu'ici.



*Simulation des tours prévues à Malley-Centre, selon Avenir Malley*

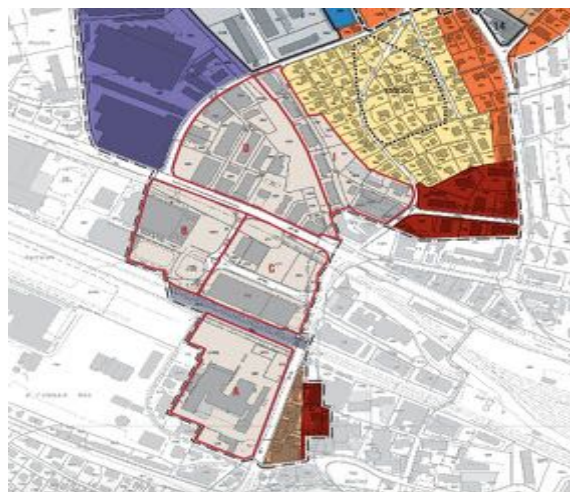


*Simulation des tours prévues à Malley-Centre, selon les autorités*

Avenir Malley insiste pour que, conformément à la « Stratégie pour l'implantation des tours » commandée par les autorités, des simulations précises et crédibles englobant tous les bâtiments hauts prévus dans le secteur de Malley soient largement diffusées. Ce n'est que dans le mois précédent la votation que la commune de Prilly a présenté une maquette et des simulations sur ordinateur au Centre commercial de Prilly. C'est un premier pas vers plus de transparence, notre association espère que ce ne sera pas le dernier.

## **6. Observations et propositions**

### **6.1. Inclure dans la réflexion la zone située au nord de la route cantonale**



Avec ses 8000 à 10 000 nouveaux habitants et emplois, Malley est appelé à devenir un centre urbain vivant, selon le voeu des autorités qui est aussi le nôtre. Malley-Viaduc en sera un pôle majeur. C'est aussi, comme relevé plus haut, la partie du nouveau quartier appelée à faire la liaison avec le reste de la commune de Prilly. Ce sera en quelque sorte **l'entrée dans la nouvelle zone de Malley** pour tous ceux qui viennent du nord. Il est probable que de nombreux habitants de Prilly-Sud et de Lausanne y convergeront pour faire leurs courses, travailler ou se distraire. Peut-être même les flux s'inverseront-ils, Malley se substituant à terme à Prilly-Centre.

Pour cela, il y a un obstacle à surmonter: la route cantonale Lausanne-Renens qui coupe Malley du reste de la commune, tout comme la route de Cossonay et celle de Neuchâtel le font au centre et au nord de Prilly. La situation actuelle est tout sauf satisfaisante: pas de cheminement piétonnier au sud de la route Lausanne-Renens, attente aux passages piétons vite surchargés aux heures de pointe, trottoir peu attractif au bas du chemin de Renens ou le long de l'avenue du Chablais. Nul ne sait à quoi ressemblera le flanc sud de la route cantonale le long du viaduc du Galicien, quel impact l'arrêt de tram aura sur la traversée de celle-ci, comment sera géré le dénivelé au pied du viaduc.

Il ne s'agit pas là de points de détails: ils sont au contraire essentiels et doivent être traités avec le plus grand soin, car c'est en bonne partie de la **qualité urbanistique et paysagère de l'interface entre Malley-Viaduc et les quartiers existants** que dépendra la réussite du nouveau quartier.

Il paraît donc indispensable que la zone située entre la route cantonale et Bel-Orne, la future « coulée verte » et les aménagements liés au futur tram soient intégrés dans les projets de Malley-Viaduc. De quelle façon, sans trop alourdir les procédures? La question est ouverte. Un groupe de travail incluant les urbanistes du SDOL et de la commune, les services concernés (voirie, police, etc.), les TL, des habitants des quartiers et peut-être un(e) artiste au fait des aménagements urbains (Catherine Bolle par exemple, qui possède un « master » dans ce domaine) nous paraît indispensable.

**Proposition No 1: Constituer un groupe de travail ad hoc pour intégrer la zone située au nord de la route cantonale dans le projet Malley-Viaduc et optimiser la liaison entre Prilly-Centre et le nouveau quartier.**

## **6.2. Valoriser les arches du viaduc et le dénivelé à son pied**

Retenu comme « élément identitaire » du quartier, le viaduc du Galicien semble ignoré par les projets présentés à ce jour, voire écrasé par la tour prévue à proximité immédiate (sa hauteur ne serait plus de 100 mètres, mais le projet demeure). La question du dénivelé de 6 à 8 mètres à son pied n'a pas trouvé de réponse: va-t-on le combler, du moins partiellement, pour construire un parking? On ne le sait pas.

Or l'expérience de la buvette provisoire installée sous ses arches montre que, loin d'être un obstacle, le viaduc et sa cuvette peuvent devenir un point d'attraction majeur du nouveau quartier.

Plusieurs exemples au moins montrent le potentiel d'une utilisation judicieuse des arches:

- La Coulée verte de Paris, entre la gare de Lyon et la Bastille;
- L'aménagement des arches du Grand Pont à Lausanne;
- Le projet « Im Viadukt » à Zurich, où un bureau EMN2 a inséré des boutiques, restaurants et un marché dans une construction de style très semblable à celui du viaduc de Malley (voir: [www.im-viadukt.ch](http://www.im-viadukt.ch) et <http://www.em2n.ch/projects/viaductarches>). Ce quartier jadis industriel est devenu aujourd'hui un des plus vivants de Zurich.



*Exemple de valorisation des arches: le Grand-Pont à Lausanne. Photo DR*

Comment intégrer des constructions contemporaines dans les arches d'un viaduc en se servant du dénivelé existant? Avenir Malley n'a pas la compétence pour proposer un projet « clés en mains », cela n'entre pas non plus dans nos buts. C'est la raison pour laquelle notre association souhaite qu'un concours d'architecture soit organisé pour qu'il existe une alternative au projet de tour (voir point 6.7.)

### **Proposition No 2: Etudier l'intégration de constructions dans les arches du viaduc.**

#### **6.3. Envisager une liaison de mobilité douce sous la route cantonale**

Etroitement liée au point précédent, la question de la liaison entre Prilly-Centre et Malley-Viaduc pourrait trouver une solution innovante sous la forme d'un passage sous la route cantonale entre la route de la Combette/place devant la brasserie de Malley et le pied des arches du viaduc.

Le dénivelé est en effet présent des deux côtés, aussi bien sous le viaduc que du côté de la route de la Combette, appelée à devenir un axe de mobilité douce piétons-vélos remontant vers Florissant et le centre de Prilly. Pour que cette « coulée verte » draine un fort trafic, il serait peut-être judicieux qu'elle évite la dissuasive traversée de la route cantonale (88 passages horaires de trams et bus dans les deux sens, plus le trafic privé!) en passant sous celle-ci pour aboutir sous une des arches.

Nous sommes conscients qu'un tel projet représente une dépense supplémentaire et peut aussi générer des inconvénients (sentiment d'insécurité la nuit dans les passages sous-terrains). Il devrait donc être pré-étudié dans une optique coûts/bénéfices.

### **Proposition No 3: Etudier la faisabilité d'une liaison souterraine de mobilité douce entre le sud et le nord de la route cantonale.**

#### **6.4. Veiller à l'offre de « locaux d'utilité publique »**

Il existe une forte demande de lieux de rencontres aménagés de façon minimaliste mais plaisante, de façon à ce que les utilisateurs se les approprient progressivement. Les tables rondes de la Galicienne ont mis en évidence le souci des jeunes entreprises et artistes occupant des locaux promis à la démolition dans la zone de Malley - une trentaine de personnes occupent ainsi les anciens locaux administratifs des abattoirs. Lors de ces tables rondes, Jean-Baptiste Leimgruber, chef du service vaudois de promotion économique, a souligné le besoin de "locaux d'utilité publique" bon marché (LUP). Les bibliothécaires de Prilly et Renens ont esquissé un projet de médiathèque du XXI<sup>e</sup> siècle, ressemblant plus à un lieu d'échanges qu'à un alignement de rayons.

Bref, les idées ne manquent pas pour développer, notamment au pied des arches du Galicien une offre socio-culturelle complétant l'offre commerciale, de bureaux et hôtelière, idéalement située dans le quartier. La réhabilitation des anciens garages de la police lausannoise au Vallon offre un exemple de ce processus.

**Proposition No 4: Intégrer dans l'offre locative de Malley-Viaduc des locaux d'utilité publique pour renforcer la diversité et l'attractivité du quartier.**

**6.5. Réduire la densité, en particulier au nord du chemin du Viaduc**

Ainsi qu'il a été relevé plus haut, la densité envisagée par le SDIM à Malley-Viaduc est très élevée. Dans la partie située au sud du chemin du Viaduc, elle est égale voire supérieure à celle de l'hypercentre lausannois, ou à celle prévue par le PPA Malley-Gare. Dans la partie située au nord du chemin, elle bondit à 1083 habitants/emplois à l'hectare.

Si la parcelle occupe une position stratégique, elle est aussi fortement exposée à deux types de nuisances:

- Le trafic routier. Déjà important sur la route cantonale Lausanne-Renens et l'avenue du Chablais, il augmentera avec les importants développements prévus dans la zone, quelle que soit l'offre renforcée de transports publics. Celle-ci concerne d'ailleurs l'axe est-ouest mais peu l'axe nord-sud, comme relevé lors des discussions sur Malley-Gare. Rappelons que les limites admissibles de bruit et d'émissions de gaz sont déjà dépassées dans la zone, selon les mesures officielles rapportées par le SDIM.
- Le bruit lié aux activités du futur Centre sportif. Outre les matches de hockey qui se déroulent en soirée, celui-ci devra être rentabilisé par l'organisation de concerts et autres manifestations, nocturnes pour la plupart. Le public nombreux qui en sortira passera à côté des constructions prévues sur le côté ouest de la parcelle.

Pour ces raisons, la densité prévue dans ce sous-périmètre nord nous paraît nettement excessive. Nous comprenons qu'un propriétaire privé cherche à valoriser les terrains acquis à un prix que nous ignorons, mais cela ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie des nouveaux habitants et de ceux des quartiers alentours.

Par ailleurs, une densité aussi forte ne laisse pratiquement qu'un choix: celui de construire très en hauteur pour éviter d'occuper toute la surface du terrain. Elle est donc un facteur restrictif face aux choix urbanistiques souhaitables pour cet endroit stratégique, notamment en matière de logement.

**Proposition No 5: Réduire la densité, surtout sur le périmètre au nord du chemin du Viaduc.**

**6.6. Protéger les logements des nuisances**

Selon les informations fournies par la commune (courriel de février 2017), la part de logements est fixée à 40-50% des surfaces constructibles sur le demi-périmètre nord de Malley-Viaduc et à 25% des surfaces sur le demi-périmètre sud (courriel de la commune de février 2017).

De manière générale, Avenir Malley soutient la construction de logements de préférence à celle de bureaux et commerces, dont l'offre paraît pléthorique aujourd'hui déjà. Compte tenu du point 6.5, la proportion de 40-50% soulève néanmoins des questions pour le demi-périmètre nord. Nous nous demandons comment vivront des familles au milieu d'un mélange intense d'activités commerciales, hôtelières, sportives et ludiques et à proximité immédiate d'un fort trafic. Il existe certes une population qui, entre l'animation d'un centre urbain et ses nuisances, fait le choix de la première. Il reste cependant à démontrer que les 14 000 à 17 500 m<sup>2</sup> de logements prévus dans ce demi-périmètre nord de Malley-Viaduc sont possibles dans le respect des normes anti-bruit et anti-pollution.

**Proposition No 6: Accorder une attention particulière au respect des normes anti-bruit et anti-pollution pour les habitants du périmètre.**

**6.7. Végétation**

La question de la végétation ne doit pas être sous-estimée. Le rideau de verdure « habillant » actuellement le viaduc, si désordonné soit-il, fait partie du paysage. A supposer qu'il soit sacrifié pour réaliser le projet, en particulier si c'est pour créer une place « minérale » au pied d'une tour, l'ensemble risque de dégager une impression froide et dissuasive, à l'encontre du but recherché. Des arbres-alibis en pot n'y changeront rien. L'arborisation ou le maintien d'un espace vert doivent être étudiés avec soin, en lien avec la façon dont sera traité le dénivelé au sud de la route cantonale.



*Végétation sauvage au carrefour  
Chablais/route cantonale,  
Photo Avenir Malley*

**Proposition No 7: Intégrer au plan de quartier le sort de l'actuel rideau de verdure sous le viaduc et, s'il est supprimé, proposer des alternatives (arborisation le long des routes, espace(s) vert(s), etc.).**

**6.8. Concours d'architecture**

Comme cela est souligné plus haut, la densité prévue par le SDIM à Malley-Viaduc ne laisse guère de choix: il faut construire en hauteur pour ne pas boucher complètement la vue sur le viaduc, ce qui serait regrettable. Si, comme nous le demandons, cette densité est diminuée, l'éventail des possibilités s'élargit.

Le projet de PPA étant appelé à être modifié suite aux remarques du canton, et faute de renseignements sur les modifications demandées, Avenir Malley n'a pas les éléments suffisants pour présenter des visuels montrant à quoi pourraient ressembler les futures constructions de Malley-Viaduc. En revanche, notre association a réfléchi à quelques alternatives au projet de tour:

- Des bâtiments de hauteur raisonnable (6-7 niveaux sur rez) le long de l'avenue du Chablais et le long du chemin du Viaduc face au Centre sportif, ainsi que deux bâtiments en ordre discontinu face à Malley-Lumières ménageant des dégagements sur le viaduc. L'ensemble dégagant une place au centre qui serait mieux protégée du trafic.

- Proposition plus audacieuse, intitulée « L'Arche »: un bâtiment traversant, parallèle à l'avenue du Chablais passerait sous une des arches du Galicien – en l'intégrant dans le bâti – pour déboucher au nord, côté route cantonale, face à l'arrêt du tram. Ce dernier pourrait même y être intégré lui aussi si la voie ne passe plus au milieu de la route, comme prévu actuellement, mais le long du viaduc. Ce bâtiment constituerait une entrée couverte « en majesté » dans le quartier de Malley. Il pourrait prendre de la hauteur sur sa partie sud, face à Malley-Lumières. On pourrait aussi imaginer que cette même construction, ou une autre, fasse office de passerelle par-dessus le chemin du Viaduc pour relier la partie centrale de Malley-Lumières.
- La tour n'est pas l'unique interprétation d'un bâtiment « emblématique ». On pourrait imaginer une construction au centre de la parcelle de type « casbah », intégrant une plaza intérieure, différente des places minérales prévues à Malley-Gare, ou un bâtiment de forme plus organique, tel le nouveau siège d'Axa dessiné par Santiago Calatrava à Zurich.
- Constructions plus basses et en îlots, de hauteurs différenciées, ménageant des espaces publics plus intimes, de petite dimension. D'expérience, les places « généreuses » ne sont pas les plus faciles à animer (voir La Sallaz, le Tunnel, sans parler du serpent de mer de la Riponne).

Compte tenu de tout ce qui précède, nous pensons qu'un concours d'urbanisme, comme il a eu lieu pour Malley-Gare et Malley-Gazomètre, élargirait le champ des possibles et amènerait des idées créatives. On nous objectera peut-être que cela fera perdre du temps aux autorités et aux promoteurs, à quoi on répondra qu'un délai d'un an à dix-huit mois pour organiser un tel concours est un moindre mal qu'un projet inabouti ou contesté.

**Proposition No 8: Organiser un concours pour proposer des alternatives à la tour, en intégrant dans le règlement les recommandations ci-dessus, en particulier celle d'une liaison optimale avec les quartiers existants au nord du viaduc.**

### 6.9. Plus-value

En cas de réalisation du projet, la répartition de la plus-value qu'il génère est définie dans ses grandes lignes par le SDIM. S'agissant de Malley-Viaduc, où la plus-value pourrait être importante mais où les exigences d'équipements collectifs le sont aussi, notamment si l'on tient compte des propositions précédentes, il importe que cette répartition entre propriétaire et autorités soit fixée de façon précise et transparente, dès la mise à l'enquête du PPA et au plus tard lors de l'élaboration du préavis municipal relatif à ce plan de façon à permettre, cas échéant, un débat public.

**Proposition No 9: Préciser de façon transparente la répartition de la plus-value et les engagements respectifs du propriétaire et des autorités.**

Avenir Malley, printemps 2017