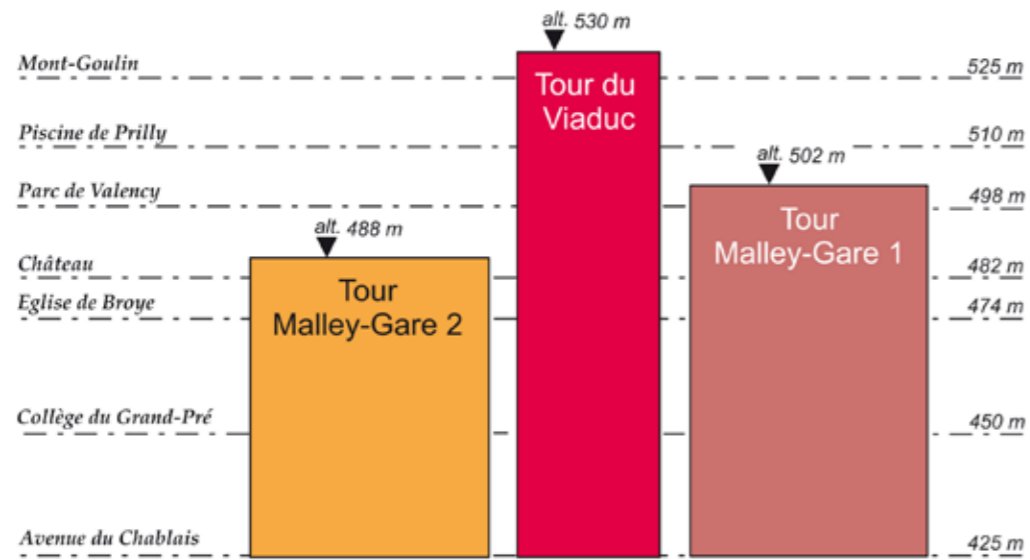


Mouvement pour la Défense de Lausanne

Journal d'information destiné aux membres
du Mouvement pour la Défense de Lausanne
Bulletin n° 72 avril - octobre 2016

72

MDL - Case postale 6929 - 1002 Lausanne
www.mdl-lausanne.ch info@mdl-lausanne.ch
téléphone et télécopieur: 021 617 37 67



le seul impact de l'urbanisation du premier hectare, alors que déjà la seule «friche» de Malley compte 80 hectares à réaménager. A l'horizon 2020, il est donc farfelu de tabler sur une diminution du trafic dans le secteur, ce que le rapport sur l'environnement du plan d'aménagement prévoit. **LES CHIFFRES PRODUITS SONT ILLUSOIRES ET TROMPEURS.**

Démonstration doit être faite que l'air sera encore respirable et le bruit supportable lorsque les dizaines d'hectares de la friche seront urbanisées ainsi que l'ensemble des projets immobiliers achevés (Chavannes, Bourdonnette).

Les CFF déraillent-ils ?

Dans ces projets immobiliers qui sont largement dépourvus de sensibilité, d'élémentaire bon sens, voire simplement d'humanité, les promoteurs sont pris dans une logique supérieure à laquelle ils se soumettent après avoir congédiés pondération et intelligence. Pour reprendre la réflexion de la philosophe H. Arendt, on peut dire qu'il s'agit ici d'une expression de la «banalité du mal». Aucun des acteurs ne peut être «rattaché à une méchanceté particulière, à quelque pathologie [...]». Mais on a à faire ici, comme dans bien d'autres situations de la vie économique et politique, à «une curieuse et authentique inaptitude à penser». (Hannah Arendt. Considérations morales. 1971, Payot 2014).

LES DOCTRINES ÉCONOMIQUES, LES OUKASES DU PROFIT À TOUT PRIX, LE DOGME DE LA DENSIFICATION, SONT AUTANT DE DIKTATS QUI ONT PRIMAUTÉ SUR LA PENSÉE. Chacun se plie docilement et la plupart du temps servilement à ces injonctions et range son malaise et sa responsabilité au placard des anomalies. C'est la porte ouverte à toutes les dérives.

Dans la présente affaire, les CFF sont les vrais leaders. Leur attitude face aux citoyens se lit déjà dans la manière dont ils traitent leurs propres clients dans la gare qu'ils viennent de construire à cet endroit. Le passage sous voie débouche directement dans une station-service à essence. Un vrai

mépris de l'utilisateur ferroviaire. Cette attitude de mépris se retrouve dans leur promotion immobilière. Plus grave, les élus lausannois, prilliérans et renanais sont otages et complices de cette mésestime et de ce dédain.

Plaidoyer pour un développement de qualité de l'Ouest lausannois

Il est important que les communes de l'Ouest lausannois deviennent des lieux de vie agréables et non des zones de mal-être. Ces communes doivent trouver une réelle urbanité. Plusieurs groupes de citoyens se sont déjà réunis en association, non seulement pour résister à de tels excès, mais pour contribuer à une meilleure urbanisation: les quatre principales sont *Vivre Renens et l'Ouest lausannois*, *Groupe d'intérêt de Florissant*, *Avenir Malley*, *Demain Bussigny*. Autant d'actions citoyennes spontanées qui mettent en évidence que les vrais acteurs des lieux doivent être ceux qui les habitent, y vivent et y travaillent. D'ailleurs, la législation défend clairement ces droits citoyens dans les textes de loi (en particulier l'article 4 de la LAT qui stipule que *Les autorités chargées de l'aménagement du territoire veillent à ce que la population puisse participer de manière adéquate à l'établissement des plans*).

VEILLER À CONSTRUIRE DES LIEUX DE VIE AGRÉABLES, DE QUALITÉ, EN RÉDUISANT LES NUISANCES EST AUJOURD'HUI UNE PRIORITÉ. NOS ÉDILES ONT ÉTÉ ÉLUS POUR CELA. Promouvoir la qualité de vie en milieu urbain est probablement un des meilleurs outils de prévention de la délinquance et du mieux-vivre ensemble. C'est dans cet objectif commun que tous les acteurs de ce qui est pour l'instant un très mauvais roman à Malley doivent s'engager. Cela n'est vraiment pas trop demander. Et c'est ainsi seulement que l'on évitera que Malley ne devienne, au lieu du Manhattan rêvé, un Bronx que l'on subira.



Prilly, Renens, Lausanne - L'entourloupe des tours

Éditorial

Après Bussigny, Lausanne, Chavannes-près-Renens, ce sont les communes de Prilly et Renens qui reprennent le flambeau du très controversé fantasme de la tour. Un plan de quartier nommé Malley-Gare, prévoit l'implantation de deux tours, l'une de 63 m, l'autre de 77 m. Ce plan de quartier a pour l'instant été adopté par le Conseil communal de Prilly. A une abstention près, ce même conseil a souhaité que cet objet soit soumis au scrutin populaire. Celui-ci aura lieu le 27 novembre 2016.

Au premier abord, avec ce projet de tours, on pourrait croire que Prilly souhaite «faire moderne et dynamique». La description du projet croule sous les superlatifs. Il y a de véritables perles pour appâter le quidam à accepter «un plan de quartier qui retranscrit en volume la majesté et la diversité des architectures industrielles passées» (Astrid Hervieu, architecte). Les CFF, qui seront maître de l'ouvrage, «ont à coeur de développer des bâtiments de qualité dans un pôle dynamique de l'agglomération lausannoise» (Jürg Stöckli, Responsable CFF Immobilier). Pour le syndic de Lausanne (Grégoire Junod), il s'agit d'un «partenariat fructueux entre les communes de Renens et Prilly et la Ville de Lausanne pour concevoir un projet ambitieux de requalification urbaine». L'ex-syndic de Renens (Marianne Huguenin) pense que «du

dialogue entre la densité et les espaces libres, naît la qualité urbaine». Le préavis au Conseil communal de Prilly soutient quant à lui que le but du plan de quartier est de «créer deux repères architecturaux emblématiques (bâtiments-hauts) pour accentuer l'importance du site et faciliter l'orientation» (préavis 8-2016, p.6).

Derrière ces affirmations savamment ineptes se cache en réalité un marchandage féroce entre la ville de Lausanne et CFF Immobilier, liés l'un à l'autre par une convention immobilière relative au pôle muséal de la gare de Lausanne. Comme on le verra, les CFF tiennent le couteau par le manche; Lausanne a fait le pari de refiler à ses voisines ce qu'elle ne peut réaliser chez elle, à savoir une densification outrancière par des tours.

Ce numéro de Patrimoine lausannois est consacré à ce projet, car il met en lumière les petits arrangements de nos édiles. Dans le cas de Malley, **CES MARCHANDAGES ET ÉCHANGES SE FONT EN PREMIER LIEU SUR LE DOS DES HABITANTS DE LA BANLIEUE OUEST**, Lausannois, Prilliérans et Renanais, qui sont déjà parmi les parents pauvres de la région. Ils méritent certainement mieux que ça.

Développement de l'Ouest lausannois

L'Ouest lausannois est aujourd'hui un territoire majoritairement urbain. Il a été exploité à l'origine et des décennies durant, comme un espace d'implantation d'industries. Dans bien des cas, ces entreprises quittaient Lausanne par manque d'espace pour leur développement. **CES DÉMÉNAGEMENTS ÉTAIENT AUSSI DICTÉS PAR LA MISE À DISTANCE DES NUISANCES QUE LA VILLE CENTRE NE VOULAIT PLUS.** La banlieue faiblement peuplée était considérée comme le lieu idéal pour l'établissement d'usines, d'autant plus que les espaces disponibles étaient généreux et offraient une topographie plate, nettement plus favorable que les escarpements lausannois.

Le développement industriel de l'ouest s'est réalisé dans une perspective essentiellement utilitariste : le souci premier est à l'évidence la fonctionnalité. Le territoire étant alors principalement agricole, les implantations se font sans grand souci ni du voisinage ni de l'évolution urbaine. C'est la création de la gare de triage à Renens en 1875 qui marque le tournant industriel de la banlieue ouest. Mais la généralisation du caractère industriel se produit essentiellement au XXe siècle. Maillefer s'établit à Renens en 1929 et déménage à Ecublens en 1964. Bobst quitte Lausanne pour Prilly en 1938. Sapol quitte Lausanne pour Ecublens en 1964. Iril s'installe à Renens en 1950. Le silo à grains de Renens, œuvre de l'architecte Jean Tschumi, est achevé en 1959, agrandi en 1972 et déjà désaffecté dans les années 1980 (aujourd'hui classé monument historique).

Malley, un site au statut particulier

Malley est un plateau géographiquement bien identifiable, situé aux confins de la commune de Lausanne. On peut le délimiter au nord par la rue de Lausanne, au sud par l'avenue de Longemalle et la rue du Lac, à l'est par l'avenue du Chablais et à l'ouest par la rue du Léman. Cet espace fait partie du territoire de la commune de Prilly (pour environ 1/8 de la superficie, tout à l'est) et le solde de celle de Renens. Pour ce qui concerne la propriété foncière, l'emplacement de l'ancienne usine à gaz et des abattoirs est en main de la



Vue depuis le 6e étage du bâtiment UBS, route des Flumaux 1, Prilly Centre. (Source: Avenir Malley).

commune de Lausanne. Le solde se répartit en de nombreux propriétaires.

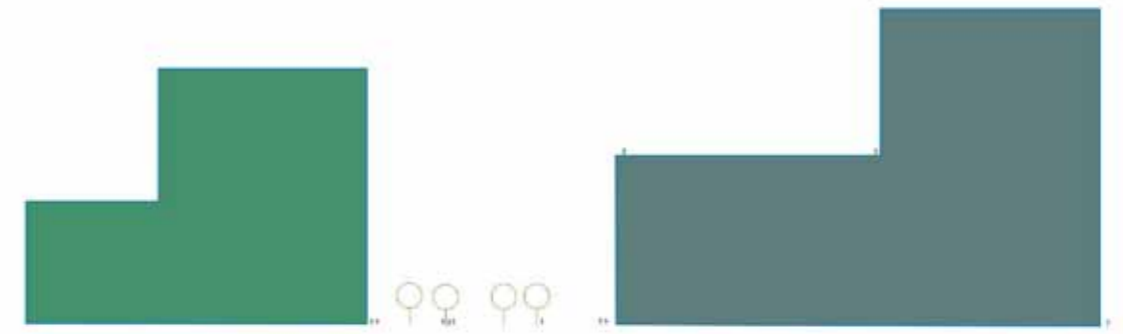
Lausanne acquiert une parcelle de 150'000 m² à Malley en 1901. Ce terrain est destiné à y installer l'usine à gaz. Sise jusqu'ici à Ouchy, elle est transférée à Malley en 1912. Les abattoirs quant à eux s'installent à l'est de la parcelle en 1942. L'arrivée du gaz naturel sonne le glas de l'usine à gaz en 1977. Au début des années 2000, ce sont les abattoirs qui ferment leur porte.

Mais la vocation de Malley pour des équipements d'envergure ou à caractère industriel n'est pas abandonnée pour autant. En 1984, on inaugure au nord des voies CFF le Centre intercommunal de glace; celui-ci va être d'ailleurs entièrement démoli et reconstruit dans les mois à venir (pour les Jeux olympiques de la jeunesse) et en y coinçant encore une piscine olympique. Juste à côté, les transports publics lausannois (TL) installent leur dépôt-atelier de Perrelet, opérationnel dès 1995. Au sud des voies ferrées, les Services Industriels lausannois mettent en service leur magasin général en 1994. Un centre intercommunal de tri et de transbordement des déchets est fonctionnel depuis 2008. Le futur tram T1 aura son dépôt en continuité de celui de Perrelet. Les CFF inaugurent la gare de Prilly-Malley en 2012, et construisent actuellement un saut-de-mouton ferroviaire, viaduc de 1,2 km de long qui surplombera les voies ferrées actuelles.

Ce bref éclairage historique montre que le plateau de Malley a toujours été considéré comme un espace de deuxième catégorie, dont la vocation première est d'accueillir ce qui ne peut ou ne saurait trouver place dans la ville-centre. C'est à Malley que l'on installe ce qui est moche, hors d'échelle, générateur de nuisances, incongru. Ceci dès l'origine et sans interruption. Et le plus grave, **LE PLAN DE QUARTIER MALLEY-GARE, SUR LEQUEL LES PRILLIÉRANS SONT APPELÉS À SE PRONONCER PAR SCRUTIN POPULAIRE, POURSUIT SANS VERGOGNE CETTE CULTURE DU CLOAQUE.**

Coup d'œil derrière les coulisses

En 2011, après que le site de l'ancien dépôt de locomotives de la gare de Lausanne a été retenu comme lieu d'implantation du futur Musée cantonal des Beaux-Arts, une convention a été négociée entre les CFF et la ville de Lausanne. Les CFF cèdent les 25'000 m² de terrain du dépôt lausannois en échange de 10'000 m² situés à Malley, propriété lausannoise sur les communes de Prilly et de Renens. Pour que la transaction reste un échange, il fallait une condition supplémentaire : « *La valorisation du site de Malley tient compte de la mise en place d'un plan partiel d'affectation qui permettra la construction d'une tour* » (Ville de Lausanne, préavis N° 2011/46 du 5 octobre 2011, p.9). A y regarder de plus près, on constate que le prix convenu du mètre carré nu est quasi le même à la gare de Lausanne qu'à Malley.



Gabarit d'implantation des tours de Malley-Gare. Le gigantisme se mesure par rapport à la taille humaine (échelle respectée). Source : plan de quartier intercommunal Malley-Gare.

Lausanne ne voulant mettre dans la corbeille de l'accord que la moitié de la surface, il fallait compenser cette portion restreinte par des droits à bâtir supérieurs. Voilà l'origine de ces tours, qui n'est finalement qu'un arrangement entre politiciens. **AINSI, LA PLAINE DE MALLEY CONTINUE D'ÊTRE CONSIDÉRÉE COMME UN LIEU PROPICE À L'ACCUEIL DE TOUTES LES NUISANCES.**

Nous ne connaissons pas les états d'âme des élus du législatif prilliéran dans cette affaire, mais décider à la quasi-unanimité de soumettre ce projet lausannois au référendum spontané est certainement la preuve qu'ils ne veulent ni assumer seuls ce choix douteux, ni devoir endosser les rêves mégalomaniaques du chef-lieu.

Un plan de quartier catastrophique

Le plan de quartier soumis au scrutin populaire a ceci de particulier qu'il ne définit pas de façon fixe l'implantation des différents volumes constructibles, hormis celui des tours. De plus, la surface de plancher déterminante autorisée dépasse de loin tout ce qui est communément en usage. La densification pour cette parcelle est d'une ampleur indécente.

CE PLAN DE QUARTIER CRÉE BIEN SÛR UN PRÉCÉDENT

Les tours sont une mauvaise solution d'urbanisation

Derrière chaque projet de tour, il y a des promoteurs dont la priorité est le lucre. La tour n'est rentable que parce qu'elle se réalise au détriment des alentours qui eux paient le prix fort par la dégradation de la qualité urbaine.

DE PLUS, AUSSI SURPRENANT QUE CELA PARAISSE, UNE TOUR EST DÉVOREUSE D'ESPACE. EN RAISON DE LA GRANDE HAUTEUR, LA DISTANCE AUX BÂTIMENTS VOISINS DOIT ÊTRE AUGMENTÉE PROPORTIONNELLEMENT. Les experts sont unanimes sur ce point : la tour amène une densification à l'échelle de la parcelle, mais pas à celle du quartier ou d'une région.

Comme nous l'avons déjà relevé pour la tour de Beaulieu à Lausanne, **UNE TOUR EST UN ÉCHEC URBAIN. SON IMPACT DANS LE PAYSAGE EST UNE BALAFRE.** Ses dimensions ne sont pas à l'échelle humaine. Les atteintes à la vue, les ombres portées, dégradent gravement la qualité des espaces alentour. C'est une séquestration du paysage. C'est la négation même de l'esprit des villes. La tour est une forme architecturale anxieuse. C'est un monde fermé et replié sur lui-même. Il n'existe pas de tour heureuse.

Sans la pose de gabarits, rares sont les personnes capables d'évaluer réellement l'impact visuel et paysager d'une tour.

D'AMPLEUR. IL NE SERA PLUS POSSIBLE DE LIMITER LES PRÉTENTIONS IMMOBILIÈRES GARGANTUESQUES DES AUTRES PROPRIÉTAIRES FONCIERS. D'ailleurs, elles se profilent déjà. Au nord du bâtiment Malley-Lumières, le propriétaire souhaite une tour de 100m. A côté du Centre de glace, une tour est aussi déjà dessinée. Sur l'aile ouest du bâtiment Malley-Lumière, une extension sous forme de tour est prévue. A la place du premier silo à grains, qui vient d'être démoli, un silo pour étudiants est à l'étude. Il n'y aura dès lors plus de frein à cette frénésie, soutenue par des édiles qui oublient pour la plupart que leurs citoyens méritent un minimum d'égards.

Les nuisances ignorées

La surdensification urbaine outrancière, en particulier dans l'Ouest lausannois - qui croule déjà dans les excès de trafic et de pollution de l'air - aggrave cette situation. Dans la notice d'impact sur l'environnement, les problèmes de trafic sont totalement minimisés. Ils ignorent purement et simplement toutes les autres planifications de logement et activités prévues dans l'ouest. Plusieurs dizaines de milliers de logements, de places de travail et d'enseignement sont prévues dans un rayon de moins de 2 km autour de la gare de Malley. Il est donc absurde de n'examiner que