

P R E A V I S No 34-2013

Adoption du plan de quartier P40 « Gare Sud »

Renens, le 25 mars 2013 /MHo

AU CONSEIL COMMUNAL DE R E N E N S,

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

Objectifs du préavis

Le présent préavis vise à permettre la réalisation de la partie urbanistique et architecturale du développement de la gare de Renens, en complément à la réalisation de l'interface de transports publics. Son but est l'adoption par le Conseil communal du plan de quartier P40 « Gare Sud ».

Ceci permettra d'implanter sur le site de la gare, en relation étroite avec les infrastructures de transports, deux bâtiments de part et d'autre du bâtiment voyageurs existant, qui sera conservé. Ces constructions abriteront les services complémentaires à une gare de cette importance, notamment un parking vélos incluant une vélo-station, un P+Rail pour les voitures, des commerces, des activités et du logement.



vue aérienne du périmètre

Le présent préavis s'organise de la manière suivante :

- | | |
|------------------------------------|--------|
| 1) Contexte urbain | page 2 |
| 2) Structure du projet de la gare | page 3 |
| 3) Description du plan de quartier | page 5 |
| 4) Incidences financières | page 8 |
| 5) Conclusions | page 8 |

1. Contexte urbain

Situé au cœur de l'agglomération lausannoise, inclus dans les stratégies du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL), ce site revêt une importance particulière. S'étendant sur le territoire des Communes de Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens et Renens, il représente en effet un enjeu majeur en matière d'interface de transports publics et de développement urbain dans l'Ouest lausannois.

Au nord de la gare, l'espace public sera requalifié par l'arrivée du nouveau tram reliant Lausanne-Flon à Renens. Les travaux du centre seront ainsi complétés par les liaisons entre la place du Marché et la gare. Pour marquer la continuité de l'espace public, les places nord et sud de la gare seront aménagées selon un même concept architectural.

La gare CFF proprement dite sera rénovée en profondeur pour assurer son statut futur de troisième gare de Suisse romande, au vu de son bassin d'habitants et d'emplois, incluant les Hautes Ecoles. Les quais seront élargis et allongés afin de pouvoir accueillir plus de passagers dans des trains plus longs. Deux passages garantissent un accès aisé aux quais du tram, des trains et du métro, ainsi que le franchissement de la gare par un nombre croissant d'utilisateurs : un nouveau passage sous voies et la passerelle « Rayon Vert » au-dessus des voies.

La partie sud de la gare sera également réaménagée. Le m1 bénéficiera d'un nouveau terminus à deux quais, plus larges et couverts. Les aménagements de la place de la Gare, des avenues d'Epenex et du Tir-Fédéral seront adaptés : la création d'une place piétonne généreuse dédiée à l'intermodalité remplacera la situation routière actuelle.

Un projet de construction de deux bâtiments de part et d'autre de la gare complètera ces énormes travaux d'infrastructure de transports publics. Ces réalisations nécessitent l'établissement d'un plan de quartier, objet de ce préavis, même si dans ce cas, elles représentent une partie modeste de l'ensemble.

Les enjeux principaux ici sont de coordonner urbanisme et transports publics, à l'échelle du site autant que pour tout le district de l'Ouest lausannois.



plan de situation

2. Structure du projet de la gare

Partenaires

Pour les collectivités publiques, les partenaires de ce projet sont les quatre Communes de Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens et Renens et le Canton de Vaud, représenté par le Service de la mobilité du Département des Infrastructures. La Confédération est impliquée avec un préavis positif pour une contribution du fonds d'infrastructure.

Les transports publics sont représentés par la Division Infrastructure des CFF et par les tl. Le développement immobilier du site concerne la Division Immobilier des CFF, qui tient le rôle de propriétaire foncier de l'ensemble du site.

Après l'avant-projet de 2009, la Ville de Renens a pris en charge le pilotage de ce projet. Celui-ci est suivi par un groupe décisionnel présidé par Mme Tinetta Maystre, Directrice de l'Urbanisme et des Travaux de la Ville de Renens, qui s'appuie sur les travaux d'un groupe technique. Ces deux groupes incluent des représentants de tous les partenaires mentionnés.

Historique du projet

Les projets de rénovation de la gare ont fait l'objet de discussions entre la Municipalité de Renens et les CFF depuis de nombreuses années. Divers projets de construction ont été élaborés par CFF Immobilier.

Le plan directeur communal de la Ville de Renens de 1996 avait déjà mis en évidence le rôle central de la gare. Une étude du quartier a été établie en collaboration avec la Commune de Chavannes-près-Renens dans les années 90 et a planifié le développement récent des nouveaux bâtiments de la place.

Les études actuelles sont issues du chantier 2 du SDOL. Ce chantier a permis le lancement d'un concours d'architecture en 2007 qui portait sur la modification des infrastructures des transports publics, sur une nouvelle proposition pour le franchissement des voies, sur les espaces publics les bordant au nord et au sud, et sur la création de nouveaux bâtiments de part et d'autre de la gare. Suite à ce concours, les études d'avant-projet se sont poursuivies pour aboutir à un premier préavis pour un crédit d'études de projet, qui a été voté par les quatre législatifs au début 2011 (préavis n° 101-2010).

La première tranche de crédit d'ouvrage, concernant le réaménagement routier de la place de la Gare ainsi que la création du giratoire des Glycines, a été voté au début 2013 par les quatre Conseils communaux (préavis n° 30-2013).

L'ensemble du projet ferroviaire fait l'objet d'un dossier de procédure d'approbation des plans (PAP), déposé auprès de l'autorité fédérale compétente en avril 2013.

Projet de la gare et lots

L'ensemble du projet de la gare a déjà été présenté en détail dans les deux préavis susmentionnés. Pour mémoire, il a été divisé en plusieurs lots, définis selon leur périmètre et leur maîtrise d'ouvrage. Ils ont ainsi une logique urbaine et constructive et permettent d'identifier les partenaires du projet et les responsabilités de chacun. Le lot 2 aboutit aujourd'hui à la demande d'adoption du plan de quartier P40.

Lot 1 : le lot des infrastructures ferroviaires est sous la responsabilité de CFF Infrastructure. Il comprend les équipements comme les voies et les quais, les lignes de contact, les installations de sécurité, le passage inférieur et ses accès.

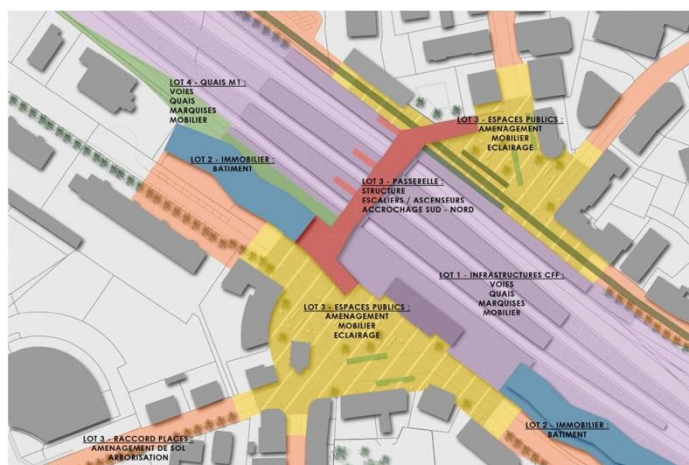
Lot 2 : le lot du domaine bâti concerne le bâtiment actuel de la gare et le projet de deux nouvelles constructions de part et d'autre de celui-ci. Ce lot fait l'objet du plan de quartier dont il est question ici, développé par la Ville de Renens avec CFF Immobilier. Un concours d'architecture permettra d'assurer la qualité de la réalisation une fois le plan de quartier validé.

Lot 3 : le lot des espaces publics est placé sous la responsabilité des communes. Il englobe les places nord et sud, la passerelle qui les relie et les rues ou tronçons de rues qui en partent.

Lot 4 : le lot des transports publics lausannois (tl) touche les voies et les quais du m1, avec ses relations aux nouvelles constructions et ses accès. Deux projets connexes à celui de la gare, soit le projet du futur tram et celui de la future ligne 25, sont également de la responsabilité des tl mais ne font pas partie du lot 4.

Lot 5 : les mesures d'assainissement phonique font l'objet d'un lot géré conjointement par CFF Assainissement et la Ville de Renens.

Lot 6 : ce lot inclut les frais transversaux à l'ensemble du projet, tels que la communication, les expertises nécessaires, les avis juridiques.



lots du projet d'ensemble

Concertation

Le projet de rénovation de la Gare de Renens a donné lieu à plusieurs phases de consultation, que ce soit au moment de l'élaboration du concours en 2007, au début 2009 pour la consultation publique sur le rapport d'études préliminaires, lors d'une séance publique de présentation du projet de tram au centre de Renens et de ses liens avec le projet de la gare en septembre 2009, ou encore en septembre 2010 avec un stand sur la place nord de la gare et une séance publique de discussion sur les projets de tram et de gare au centre de Renens.

Le projet de plan de quartier P40 a fait partie de ces discussions avec la population comme élément d'un tout, c'est à ce titre qu'il a aussi été présenté à l'Expo-Gare. Il a également fait l'objet d'une soirée de débat public spécifique le 20 novembre 2012, dans le cadre de l'enquête publique. Il avait auparavant été discuté avec la commission d'urbanisme et d'aménagement du territoire (CUAT) du Conseil.

Par ailleurs, même s'il s'agit d'un élément du projet d'ensemble de compétence du législatif de Renens uniquement, le projet du plan de quartier P40 a aussi été présenté en décembre 2011 aux Municipalités *in corpore* des quatre communes, dans le but de les informer au mieux de l'avancement de ce dossier.

3. Description du plan de quartier

Développement durable

Le plan de quartier P40 répond à de nombreux objectifs d'un développement urbain durable. Par son emplacement, avant tout, il contribue fortement au renforcement d'une centralité importante pour l'agglomération. En accompagnement d'une interface de transports multimodale, il encourage la mobilité douce et l'usage des transports publics. En délimitant et définissant précisément l'espace public au sud de la gare, en l'accompagnant d'activités créatrices d'animation, il permet à une vie sociale dense de se développer ici. Enfin, en prévoyant des constructions denses, compactes, répondant aux exigences contemporaines de sécurité, d'énergie, de protection contre le bruit, le plan affirme sa volonté de créer un lieu de vie réellement durable.

Données architecturales

Si ce plan de quartier permet une augmentation des droits à bâtir et la création de deux bâtiments, il n'a pas pour but premier la réalisation de ces nouvelles constructions, contrairement à d'autres plans de quartiers récents. Il a comme objectif d'accompagner l'ensemble de la rénovation urbaine du secteur de la gare et de compléter les infrastructures de transports prévues. C'est pourquoi, il complète celles-ci en apportant au projet de la gare certains éléments importants :

- il permet de définir clairement l'espace public de la place sud et des rues qui en partent par la création d'un front bâti;
- il accueille l'arrivée au sud de la passerelle et permet une connexion aisée avec le m1;
- il met en évidence le maintien du bâtiment historique de la gare, inscrit à l'inventaire cantonal;

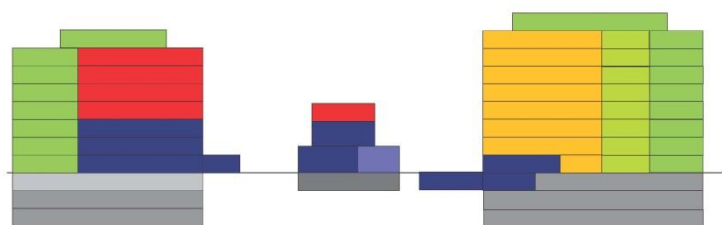
- il accueille les activités complémentaires nécessaires au fonctionnement de la gare, comme des commerces, une vélo-station et un P+Rail, et renforce ainsi le rôle de centralité régionale de celle-ci.

Dans cette perspective, le P40 met en jeu les principes de densité et de modification de l'affectation du sol retenus. Par contraste avec d'autres plans de quartier récemment votés, comme La Croisée ou la place du Marché, celui-ci ne connaît pas à ce stade de projet architectural. Il consiste en un programme volumétrique défini par des implantations et des hauteurs maximales. Cette démarche offre une certaine latitude aux constructeurs, qui sera précisée dans le cadre d'un concours d'architecture, demandé par la Ville et garanti par le propriétaire, pour assurer une réalisation de qualité, à la hauteur des enjeux du site. Les projets issus de ce concours feront l'objet d'une exposition publique après les délibérations du jury.

Le périmètre du P40 comprend une longue bande de terrain directement au sud des voies, encadrant le bâtiment de la gare. Sa surface est de 7'973 m². Il fixe le maintien du bâtiment de la gare de 1908 en tant que témoin historique du quartier. De part et d'autre de celui-ci, il prévoit des périmètres d'implantation pour un nombre de niveaux maximum fixé à 7 étages sur rez, plus attique, ce qui reprend la volumétrie des immeubles existants à l'avenue d'Epenex.

La capacité constructive maximale à l'intérieur des périmètres d'implantation est de 26'750 m² de surface de plancher déterminante. L'indice d'utilisation du sol qui en découle est de 3.3. L'affectation est mixte, le programme prévoit à ce jour : activités, commerces, bureaux, hôtellerie et une part minimale de 10% de logements. Le programme est conditionné, en partie du moins, par les contraintes liées aux risques ferroviaires (OPAM).

3. Le Programme



	Ouest	Pass.	BV	PI	Est	Total	%
Logements	1'800	-	-	-	2'000	3'800	21 %
Commerces	850	100	770	360	320	2'400	13 %
Services	1'400	-	-	-	-	1'400	7 %
Administratifs	4'600	-	200	-	-	4'800	26 %
Hôtel	-	-	-	-	5'900	5'900	32 %

schéma programmatique

La densité humaine du P40 est évaluée à environ 530 habitants et emplois sur l'ensemble du site.

Le nombre de places de parc voitures est fixé à 228 au total. 50 au minimum sont destinées à un parking d'échange (P+Rail), le solde étant destiné aux usagers des bâtiments.

Le stationnement public pour vélos prévoit 300 places au sous-sol des futurs bâtiments, dont 120 pour une vélo-station.

Le dossier du P40 est composé d'un plan et de son règlement. Il est accompagné d'un rapport d'aménagement (47 OAT) et de ses annexes : conventions de constitution de servitudes, notice d'impact sur l'environnement, en particulier son volet transport et son volet de l'évaluation du risque OPAM (Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs).

Contributions et servitudes

Les contributions aux équipements et les servitudes nécessaires au fonctionnement du P40 ont fait l'objet de longues négociations avec les propriétaires. Elles ont porté principalement sur la réalisation de certains équipements à charge de CFF Immobilier, comme la réalisation et la gestion du P+Rail, la mise à disposition du parking vélo, la prise en charge de certaines parties du projet, comme la tête sud de la passerelle, ou une partie des espaces publics de la place. Les montants chiffrés de ces équipements seront détaillés dans un prochain préavis de crédit d'ouvrage.

Les servitudes devront assurer le passage du public sur l'ensemble des cheminements prévus dans le P40, passerelle, passage inférieur, mais aussi passages piétons en direction de l'Est, vers le quartier des Entrepôts, et de l'Ouest, en direction d'Ecublens.

Procédure légale (LATC)

La Loi vaudoise sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) définit la procédure à suivre pour l'établissement d'un plan de quartier. Les principales étapes sont résumées ci-dessous :

a) Modification de la planification en vigueur

Le périmètre du P40 est compris aujourd'hui dans le plan d'extension de la commune, il n'a pas fait l'objet de planification spécifique jusqu'ici.

b) Approbation de la Municipalité et examens cantonaux

Le contenu de ce dossier stratégique pour la région a été préavisé favorablement par le groupe décisionnel du chantier 2 du SDOL le 10 mars 2010, puis par la cellule de pilotage technique du SDOL le 26 mars 2010, enfin par la commission Mobilité-Urbanisme-Travaux (COMUT), interne à la Municipalité le 5 mai 2010. Suite à cela, le dossier a été approuvé par la Municipalité, dans sa séance du 30 juillet 2010, pour envoi à l'examen préalable du Canton, et celle du 30 mars 2012 pour l'examen complémentaire. Les services cantonaux ont examiné une première fois le dossier et remis leur rapport d'examen le 26 novembre 2010. Le rapport de l'examen complémentaire est daté du 10 août 2012. Suite à ces validations cantonales et municipales, le dossier a pu être soumis à l'enquête publique du 10 novembre au 9 décembre 2012.

c) Traitement des observations et oppositions

Dans le délai de l'enquête publique, une opposition émanant des tl, portant sur un aspect technique du règlement, a été adressée à la Municipalité. Après vérification et conciliation, le texte de l'article du règlement concerné a été modifié et cette opposition

a été retirée par ses auteurs.

d) Suite de la procédure

Après adoption du plan de quartier par le Conseil, la Municipalité transmet le dossier au Département compétent pour approbation préalable. La publication de celle-ci dans la Feuille des avis officiels (FAO) ouvre le délai référendaire de 20 jours. Une fois celui-ci échu, le Département pourra mettre le plan de quartier en vigueur définitivement.

Calendrier des chantiers

La mise en vigueur du plan de quartier P40 ne sera pas suivie immédiatement par des chantiers de construction, ceux-ci doivent se plier au calendrier général du chantier de la gare. Une première étape, pour le bâtiment Ouest, est prévue sur trois ans avec un début à mi-2015. Le bâtiment Est est tributaire de l'installation de chantier qui occupera son emprise, il pourrait alors commencer en 2019, après la fin des autres travaux de la gare. Le planning pour la rénovation du bâtiment voyageur n'est pas encore fixé.

La mise en vigueur intervient donc tôt dans ce calendrier prévisionnel, mais cela permet de coordonner les différentes autorisations de bâtir nécessaires, fédérales pour la partie ferroviaire, cantonales pour le plan de quartier et pour les tracés routiers, et enfin communales pour les permis de construire.

4. Incidences financières

Ce préavis ne comporte pas d'incidences financières.

5. Conclusions

Ce plan de quartier s'inscrit dans deux démarches complémentaires initiées par la Municipalité. D'une part, en apportant sa pierre à la rénovation urbaine du secteur de la gare, il permet une réalisation harmonieuse des espaces publics prévus et une contribution importante à la vie et à l'attractivité de la gare. Il fait en tant que tel partie intégrante du vaste projet de rénovation de la Gare, dont il accompagne sur le plan urbanistique les travaux d'infrastructures CFF et ceux des deux axes forts que sont le m1 et le futur tram.

D'autre part, il poursuit le développement urbain défini par la Municipalité, entrepris depuis plusieurs années avec la création du bureau du SDOL, et précisé récemment avec le préavis "Etudes urbaines", dont il est un élément.

L'assurance de la part du propriétaire de vouloir poursuivre le développement du site par un concours d'architecture promet la réalisation à terme d'un nouveau quartier, contemporain aussi bien par ses bâtiments que par ses espaces publics et ses infrastructures, avec une gare rénovée et de nouveaux passages sur et sous les voies de chemin de fer.



Perspective

Fondé sur l'exposé ci-dessus, la Municipalité prie le Conseil communal de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

CONCLUSIONS

LE CONSEIL COMMUNAL DE R E N E N S,

Vu le préavis No 34-2013 de la Municipalité, du 25 mars 2013,

Où le rapport de la Commission désignée pour étudier cette affaire,

Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

ADOpte

le plan de quartier P40 « Gare Sud ».

L'approbation de l'Autorité cantonale compétente demeure réservée.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 22 mars 2013.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La Syndique :

Le Secrétaire :

Marianne HUGUENIN (L.S.) Jean-Daniel LEYVRAZ

Annexes : 1. règlement du P40
 2. plans et coupes du P40

Membres de la Municipalité concernés : Mme Tinetta Maystre
 Mme la Syndique