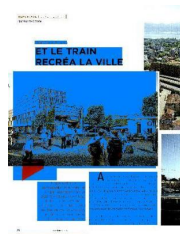


Quai Ouest, Renens

ET LE TRAIN RECRÉA LA VILLE





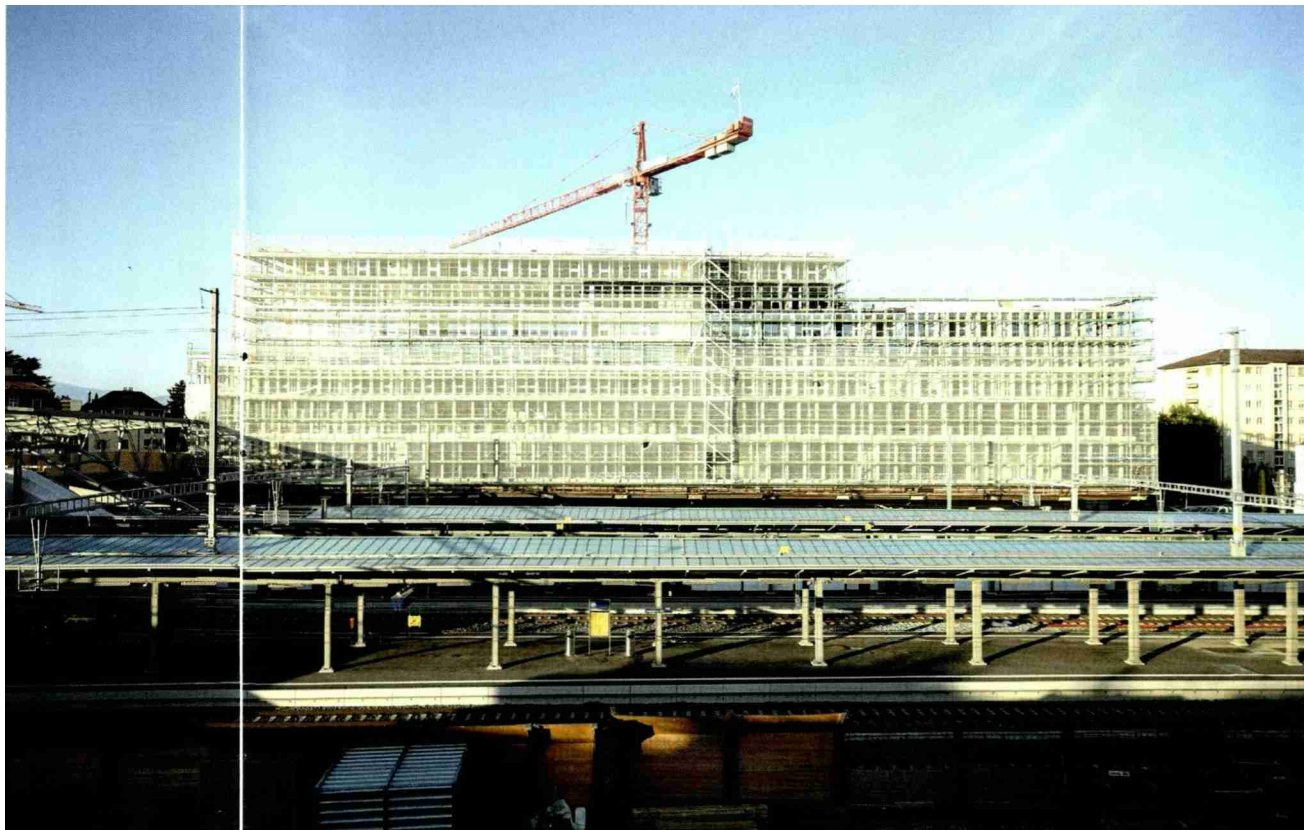
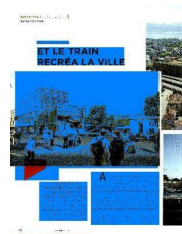
La gare de Renens est en transformation et constitue l'un des plus importants chantiers de la région. En plus des travaux d'infrastructures, c'est tout le quartier qui est en mutation. Deux immeubles à usage mixte viennent enrichir le site de commerces, activités, bureaux et logements.

Avec près de 21 000 habitants, Renens est actuellement la 4^e ville vaudoise. Son histoire moderne est intimement liée au chemin de fer et à l'industrie, deux leviers de son développement au cours du siècle passé. Aujourd'hui, les grandes usines ont laissé place à la culture et aux services. Au cours des dernières années, des sièges administratifs, ainsi que plusieurs institutions régionales, cantonales et fédérales telles que Salt, l'Ecole Cantonale d'Art, l'IFFP, la DGNSI ou la SPJ, se sont installés à Renens. D'autres projets commerciaux et de logements insufflent un vent nouveau.

Pourtant, le renouveau de la cité reste lié au chemin de fer. En effet, plusieurs projets d'envergure ont trouvé place sur des parcelles longeant les voies et appartenant aux CFF.



Tout le secteur de la gare de Renens est en mutation. Les bâtiments Amy et Travis vont se placer de part et d'autre du bâtiment de la gare et se connecter à la passerelle supérieure.



En chiffres

Surface utile

9 950 m²

Surface commerciale

810 m²

Surface bureaux et activités

3 800 m²

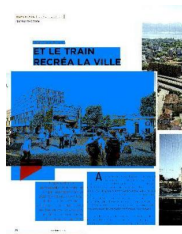
Surface de logements

5 340 m²

L'infrastructure ferroviaire (4^e voie Lausanne-Renens, Saut de Mouton) et la gare elle-même (passerelle supérieure, passage sous inférieur, commerces, couverture des quais) figurent au cœur de la renaissance.

« NOUVEAU PAYSAGE URBAIN »

De part et d'autre du bâtiment de la gare, deux parcelles, longues et relativement étroites, connaissent aujourd'hui un développement immobilier bienvenu. Le projet global s'intitule Quai Ouest, alors que les noms des deux immeubles – Amy et Travis – font référence respectivement à l'âme du rail et aux traverses, éléments fondamentaux de la voie ferrée.



S'il paraît évidemment nécessaire d'équiper la future gare de nouveaux commerces et parkings, le projet immobilier prévoit également du logement et des bureaux. En tant que quatrième ville du canton, qui recense environ 15 000 emplois à proximité de la gare et qui héberge plusieurs Hautes Ecoles et une université, l'enjeu est double. Les personnes de passage doivent pouvoir «transi-

ter» avec confort et rapidité, alors que certains habitants intégreront une réelle vie de quartier.

Le premier, sur lequel nous nous concentrons ici, est en construction et sera mis en service progressivement dans les prochains mois. Le début des travaux du second est programmé pour 2021, après la rénovation du bâtiment de la gare.

Principaux intervenants

Maître d'ouvrage

→ CFF Immobilier, Lausanne

Architectes

→ FRES Architectes SA, Genève

Ingénieurs civils

→ Weber Brönnimann AG, Berne

Entreprise générale

→ BEG SA,
Les Geneveys-sur-Coffrane

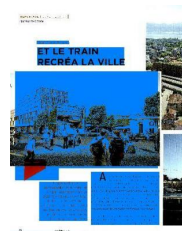
Béton, béton armé

→ Induni SA, Crissier

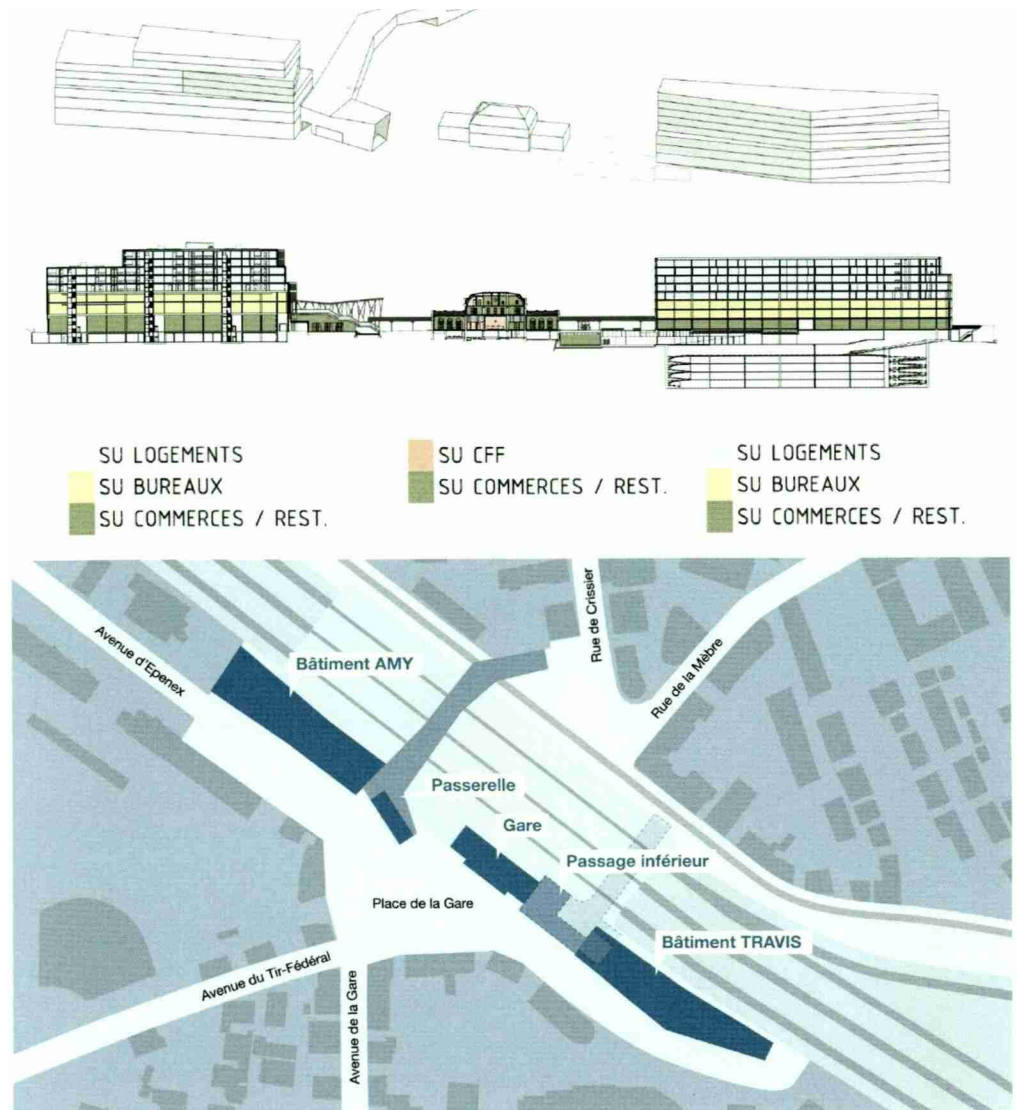
Façade

→ Sottas SA, Bulle

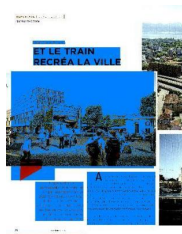




Quai Ouest.



Les nouveaux bâtiments, les rénovations et les infrastructures créent un ensemble qui changera le visage et la mobilité de la ville.



ATTENTION AU PASSAGE D'UN TRAIN

Côté Genève, à l'ouest du bâtiment de la gare, l'immeuble Amy s'étend sur une surface de 9 950 m² dont 5 340 sont dédiés aux logements, 810 m² aux surfaces commerciales et 2 850 m² aux bureaux et activités.

Long d'une centaine de mètres et fort de huit niveaux, le bâtiment bénéficie d'un fin travail volumétrique. Le rez-de-chaussée dialogue avec les quais, les voies et, de l'autre côté, avec la rue. Sa grande hauteur (6 mètres sous plafond) est la vitrine du bâtiment et lui donne la tenue nécessaire pour se rapporter à la taille des trains, ainsi qu'au flux des voyageurs et des véhicules. Les premiers et deuxième niveaux bénéficient également de grandes hauteurs (respectivement 4,50 mètres et 4 mètres) et sont destinés à accueillir des bureaux et activités (fitness, centre médical...). Au-dessus, cinq niveaux de logements totalisent environ 90 appartements répartis en deux catégories: des petits logements (chambres, studios et 2 pièces) destinés principalement à des personnes vivant seules ou en couple et de grands logements pouvant accueillir 3 à 6 personnes, idéaux pour la colocation d'étudiants. Ils sont distribués autour de trois atriums qui créent autant d'espaces communs, de rencontres et d'identification. Ces derniers sont surmontés d'une verrière et seront donc baignés de lumière naturelle. En plus des caves, locaux techniques et espaces de stockage, le sous-sol accueille aussi une importante vélostation.

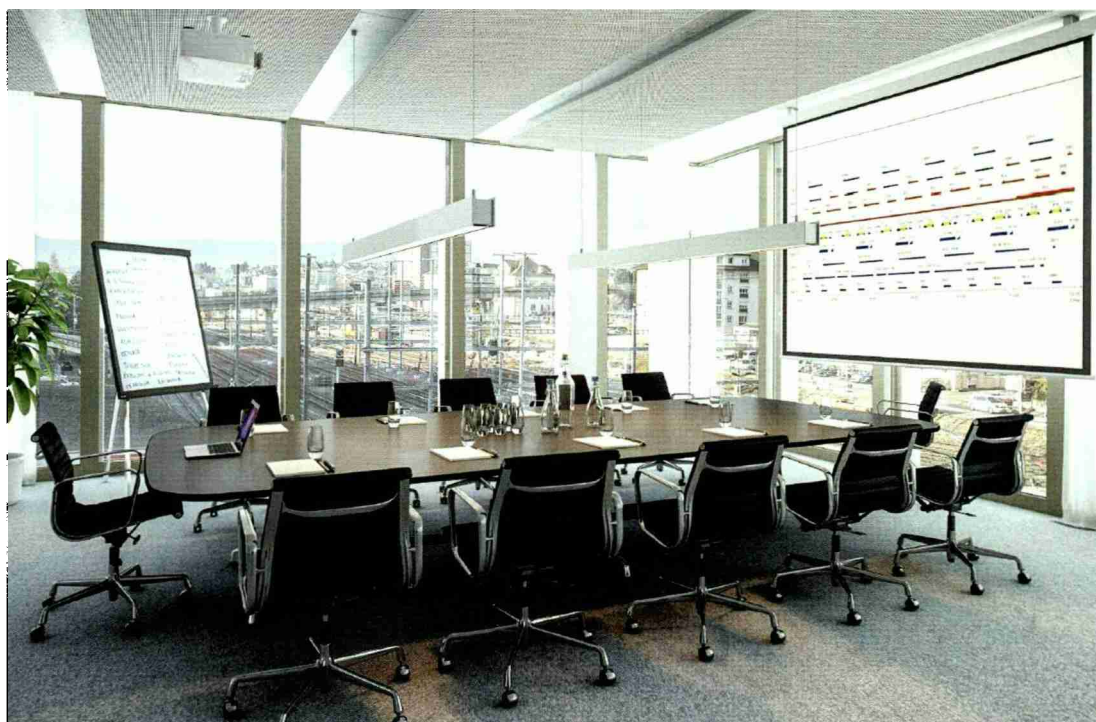
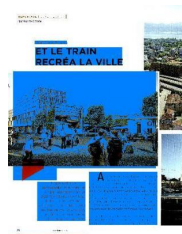
Le volume est découpé, les strates horizontales marquent une inflexion, les plans des niveaux supérieurs subissent de légers décalages et retraits, de manière à réduire visuellement la masse du bâtiment et à le faire dialoguer avec le bâtiment historique de la gare et les immeubles voisins.

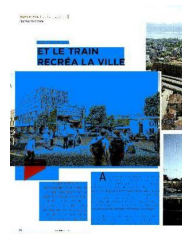
La façade, faite de verre et de béton, joue tant sur les rythmes horizontaux que verticaux. Les lignes de rupture des dalles sont franchement marquées comme pour accentuer la stratification et les changements d'axes du plan. Les montants gardent une trame régulière tout en évitant les alignements entre niveaux. Chaque niveau dessine donc un bandeau dont l'image suggère une voie de chemin de fer stylisée. Côté gare, la façade a des propriétés phoniques supérieures.

Le pignon Est se connecte directement à la passerelle supérieure, le « Rayon Vert » qui promet de devenir un lien majeur entre le nord et le sud de la ville. Il s'ouvre sur la place de la gare, actuellement en phase de réaménagement. Le bâtiment est donc voué à devenir un élément marquant du nouveau paysage urbain de Renens, un lieu d'identification, de passage, de travail, de vie ou de loisir. La mixité programmatique et la perméabilité des flux en sont des composants essentiels.

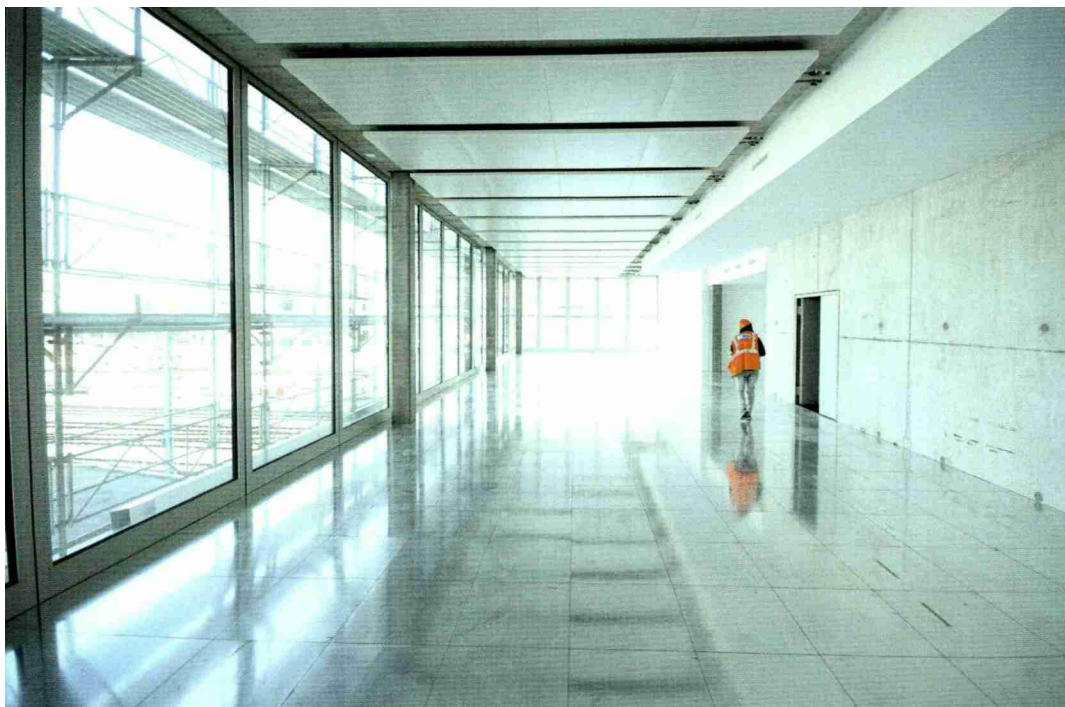
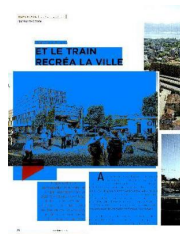
Les choix constructifs sont usuels. L'ossature piliers/dalles est habillée d'une façade rideau; les montants de façade en béton n'ont pas de fonction statique. La proximité des voies de

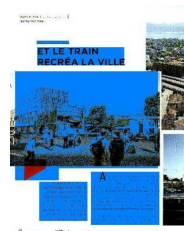
chemin de fer impose une surveillance stricte durant la phase de terrassement (parois berlinoises, profilés DIN, boutons intérieurs, aucun ancrage et aucun tirant). La première voie TL du ml termine sa course entièrement dans l'enceinte du bâtiment: le rez-de-chaussée marque un retrait et une série d'imposantes poutres préfabriquées précontraintes créent le porte-à-faux nécessaire. Leur mise en place s'est faite en opération coup de poing dans une période de circulation réduite. ☉



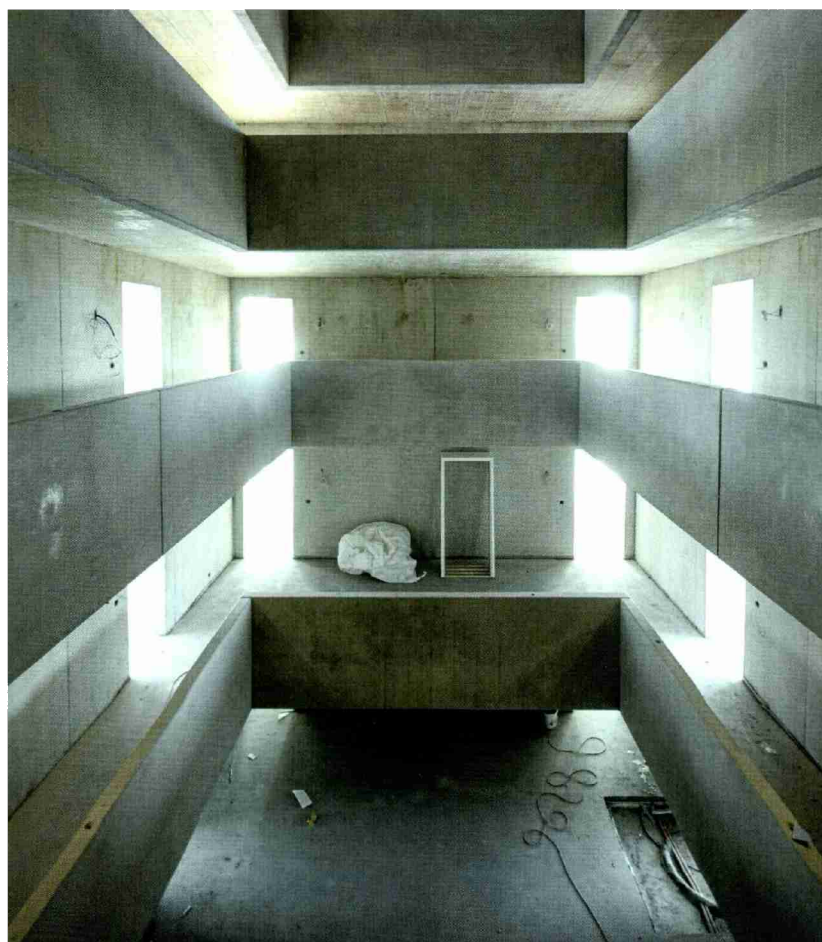


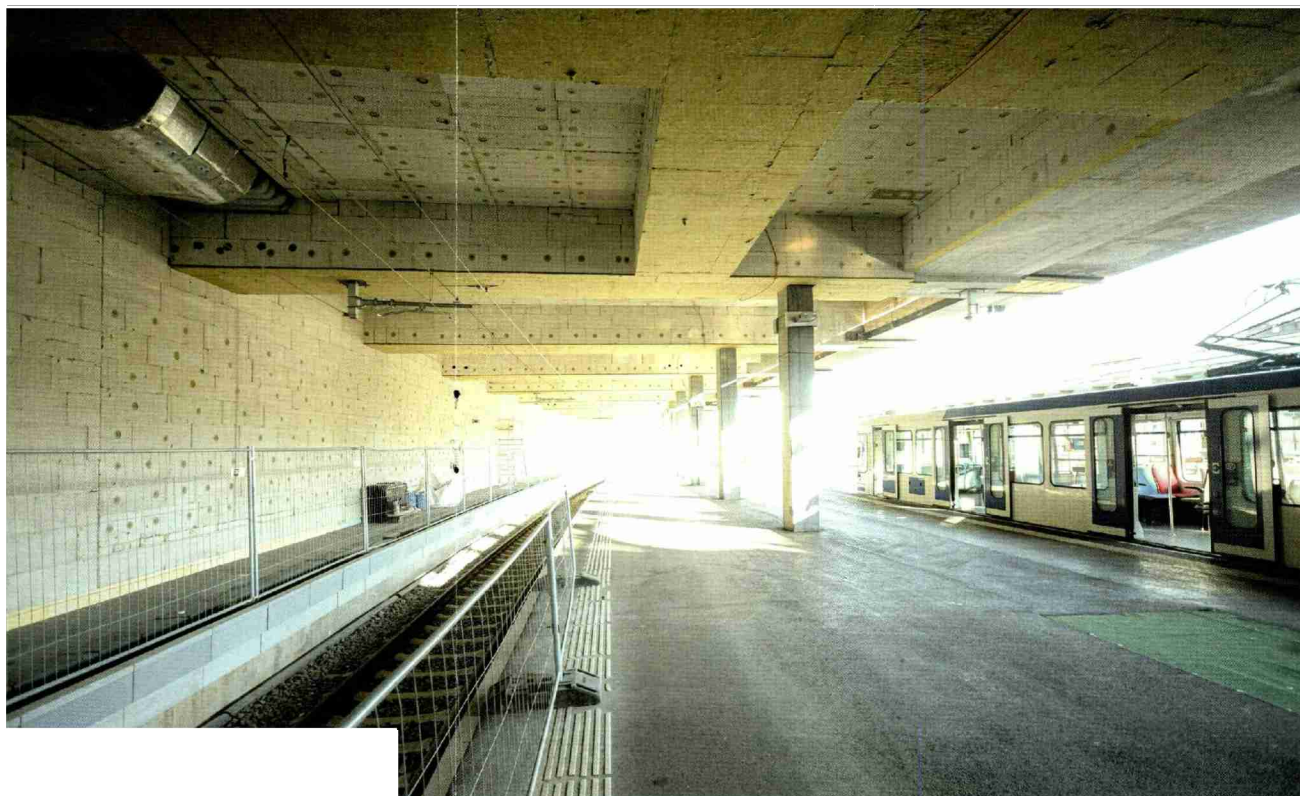
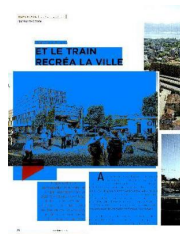
Le rez-de-chaussée dialogue avec les quais, les voies et, de l'autre côté, avec la rue. Sa grande hauteur lui donne la tenue nécessaire pour se rapporter à la taille des trains, ainsi qu'au flux des voyageurs et des véhicules. Les niveaux supérieurs sont dédiés à des surfaces administratives et des logements. Les premier et deuxième niveaux bénéficient également de grandes hauteurs. Bureaux et activités telles que fitness et centre médical disposent de surfaces modernes, lumineuses et parfaitement équipées. L'isolation phonique y est particulièrement soignée.





Les logements sont distribués autour de trois atriums qui créent autant d'espaces communs, de rencontres et d'identification.





La première voie TL du m1 termine sa course entièrement dans l'enceinte du bâtiment: le rez-de-chaussée marque un retrait et une série d'imposantes poutres préfabriquées précontraintes créent le porte-à-faux nécessaire.