

COMMUNE DE RENENS

PLAN DE QUARTIER (PQ) P41 LES ENTREPOTS

DECISION FINALE OEIE

PLAN DE QUARTIER (PQ) P41 LES ENTREPOTS

SIS SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE RENENS

DECISION FINALE

Vu l'Ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE / RS 814.011),
vu le règlement du 25 avril 1990 d'application de l'ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (RVOEIE / RSV 814.03.1),

en qualité d'autorité compétente, **le Conseil communal de la Commune de Renens :**

1. CONSTATE

1.1 PREAMBULE

Le plan de quartier P41 Les Entrepôts permet le développement d'une portion du quartier de la gare de Renens qui est aujourd'hui occupée par des activités artisanales et de stockage. Cette démarche vise à redonner une nouvelle vitalité et attractivité au quartier de la Gare par :

- La création de logements et de logements étudiants amenant de nouveaux habitants, l'implantation d'un gymnase et de nouvelles activités (emplois, commerces et équipements) attirant des visiteurs.
- La création d'une nouvelle liaison piétonne qui permet de connecter le quartier à la rue du Silo à l'Est, et la gare à l'Ouest ; des espaces publics offrant différentes possibilités d'utilisation sont prévus le long de cette rue.
- Une image du quartier de la Gare valorisée.

1.2 PROJET

Le périmètre du projet se trouve au centre de Renens, à env. 500 m de la gare de Renens. La société CFF SA, Migrol SA et Fenaco SA sont les propriétaires. La zone est actuellement utilisée par deux entreprises de l'industrie du bâtiment. La plus grande partie de la surface sert d'entrepôts.

A l'avenir, une zone d'utilisation mixte dense (notamment logements, logements étudiants, bureaux, commerces, gymnase) sur une surface de plancher brute totale de 84'000 m², dont environ 45% est destiné à un usage d'habitation, est prévue dans ce secteur. Ce quartier comptera environ 850 habitants et 500 emplois. A la fin des travaux d'aménagement, la zone comprendra au maximum 532 places de stationnement. La viabilisation se fait depuis la rue du Simplon.

L'idée du projet résulte d'un concours d'urbanisme remporté en 2008. Le plan de quartier élaboré permet d'établir les bases relatives au droit de l'aménagement du territoire.

1.3 PROCEDURE

1. L'établissement d'un plan de quartier (PQ) est régi par la procédure définie aux articles 56 et suivants de la loi cantonale du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC).
2. Le projet de parking, prévu par le PQ, est soumis à la procédure d'étude d'impact sur l'environnement (EIE), en raison du nombre de places supérieur à 500. Le PQ a été élaboré pour permettre un développement urbain cohérent du secteur des Entrepôts.
3. La démarche d'EIE doit être mise en œuvre dès l'élaboration du PQ, puisque celui-ci planifie la réalisation d'une installation soumise à l'EIE¹ lorsqu'il comporte des mesures détaillées applicables à un projet dont il est possible de définir l'ampleur et la nature de l'impact.
4. Le plan, accompagné du rapport d'impact sur l'environnement, a été soumis à l'examen préalable des services de l'Etat^{2,3}. L'appréciation globale du projet a permis au Service du développement territorial (SDT) de préavis favorablement la soumission de celui-ci à l'enquête publique. Les avis des services spécialisés de l'Etat sont mentionnés sous chiffre 2.4.3.
5. Le dossier du PQ, incluant notamment le rapport d'impact sur l'environnement du projet, a été mis à l'enquête publique du 26 août au 24 septembre 2013.⁴
6. L'enquête publique a suscité une opposition, qui a été retirée, et une observation.

2. CONSIDERE

2.1 PROCEDURE DECISIVE ET AUTORITE COMPETENTE

Le PQ prévoit la réalisation d'une installation⁵ nécessitant une étude d'impact sur l'environnement, recensée à l'annexe de l'OEIE en tant que parking. Celui-ci comporte 532 places au maximum.

L'EIE est effectuée par l'autorité⁶ qui, dans le cadre de la procédure décisive, est compétente pour décider de la réalisation du projet.

2.2 POUVOIR D'EXAMEN DE L'AUTORITE COMPETENTE

L'autorité compétente pour procéder à l'EIE doit déterminer si le projet répond aux prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement, sur la base des éléments d'appréciation suivants⁷ :

- le rapport d'impact sur l'environnement - RIE,
- les préavis des services spécialisés de l'Etat,
- les résultats de l'enquête publique effectuée du 26 août au 24 septembre 2013.

Elle fixe, le cas échéant, les conditions applicables à la réalisation du projet ou les charges à imposer au requérant pour assurer le respect de ces prescriptions.

¹ Article 3 RVOEIE.

² Article 56 LATC, Rapport d'examen préalable, Service du développement territorial - SDT, 13.05.2008.

³ Services spécialisés au sens du § 2.4.3 et autres services concernés.

⁴ Article 15 OEIE.

⁵ CF 1.3.2.

⁶ Si un PPA concerne plusieurs communes, les législatifs communaux qui procèdent à l'EIE du projet sur la base du préavis de leur municipalité respective.

⁷ Article 17 OEIE.

2.3 CONFORMITE DU PROJET PAR RAPPORT A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Le rapport selon l'article 47 OAT et le rapport d'impact montrent que le PQ est conforme à la législation sur l'aménagement du territoire, au Plan directeur cantonal (PDCn) et aux autres planifications régionales, intercommunales ou communales.

Les mesures suivantes du PDCn sont applicables au présent projet :

- Mesure A23 « mobilité douce »
- Mesure A32 « Nuisances sonores »
- Mesure A33 « Accidents majeurs »
- Mesure B33 « Affectations mixtes »
- Mesure B34 « Espaces publics »
- Mesure B41 « Ecole obligatoire »
- Mesure R11 « Agglomération Lausanne-Morges »

En matière d'urbanisation, le projet répond aux mesures suivantes du plan des mesures OPair 2005 :

AT-3, densification des zones desservies par des transports publics performants;
AT-4, mixité des activités;
AT-5, maîtrise du stationnement privé;
MO-7, maîtrise du stationnement public;
MO-21 et 22, développement de la mobilité douce.

2.4 ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

2.4.1 Bases légales

Les prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement applicables au PQ sont notamment :

- loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE / RS 814.01);
- loi et ordonnance fédérales, respectivement du 1^{er} janvier 1966 et du 16 janvier 1991, sur la protection de la nature et du paysage (LPN / RS 451 ; OPN / RS 451.1);
- ordonnance fédérale sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPair / RS 814.318.142.1);
- ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB / RS 814.41);
- loi et ordonnance fédérales, respectivement du 24 janvier 1991 et du 28 octobre 1998, sur la protection des eaux (LEaux / 814.20 ; OEaux / RS 814.201);
- ordonnance fédérale sur l'assainissement des sites pollués du 26 août 1998 (OSites / RS 814.680);
- ordonnance fédérale sur les atteintes portées aux sols du 1^{er} juillet 1998 (OSol / RS 814.12);
- et la législation cantonale d'application.

2.4.2 Rapport d'impact

Le rapport d'impact sur l'environnement a accompagné le PQ qui a été soumis à l'enquête publique du 26 août au 24 septembre 2013.

Les principaux impacts relevés par le RIE concernent le stationnement. Ils sont décrits ci-dessous.

2.4.2.1 PRINCIPAUX IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES

Nota bene : les calculs en lien avec les besoins en places de stationnement sont basés sur un nombre de places fixé à 803 (fourchette haute de la classe B). Le règlement du PQ ramène ce chiffre à 532 (fourchette basse de la classe A). Les documents techniques n'ont pu faire l'objet de toutes les adaptations nécessaires, mais il a été considéré que les conclusions positives, faites sur la base d'un scénario surdimensionné et depuis revu à la baisse, ne pouvaient être qu'acceptables.

Aucun préavis négatif n'a été émis. Ils sont tous favorables, avec ou sans réserve, et sont reproduits ci-dessous :

Trafic induit par le projet

Les principaux effets sur l'environnement sont occasionnés par le trafic induit par le projet, qui passera d'environ 600 véhicules par jour actuellement à environ 3'000 véhicules par jour à l'état d'exploitation en 2020. Dans les rues environnantes, l'augmentation maximale du trafic total (comparativement à l'état sans projet) est d'environ 11% dans la rue du Simplon. Dans les autres rues, l'augmentation du trafic total se situe en dessous de 6%.

Protection de l'air

Si l'on prend en compte les polluants atmosphériques émis uniquement par le trafic induit par le projet, le facteur passe de 2,8 à 4,2 (NO_x, PM10, COV, CO₂) (comparativement à l'état sans projet).

Les émissions totales dans le périmètre induites par le trafic sont légèrement plus élevées (env. 3%) à l'état d'exploitation 2020 qu'à l'état de référence 2020 en raison du projet.

En plus de la circulation routière, d'importantes quantités de polluants atmosphériques seront probablement émises compte tenu des utilisations prévues (notamment logements, bureaux, commerces), uniquement pour couvrir les besoins thermiques (chauffage, eau chaude). Bien que le futur système de chauffage ne soit pas encore connu des estimations brutes des émissions (CO₂, NO₂, SO₂, PM10) des chauffages au mazout ou au gaz ont été exécutées.

Protection contre le bruit

L'augmentation de bruit sur le réseau routier environnant est de maximum 0,4 dB et n'est, par conséquent, pas perceptible. De plus, de nouveaux dépassements des valeurs limites d'immission (VLI) ne sont pas à prévoir.

Le périmètre de projet est concerné par les immissions de bruit provenant de la Rue du Simplon et de l'Avenue du Silo limitrophes ainsi que de la ligne CFF Lausanne - Genève. Les deux sources de bruit donnent lieu, sur les façades les plus exposées, à des dépassements des valeurs limites d'immission (VLI) pour les habitations et les salles de classe. Quant aux utilisations, telles que les bureaux ou les commerces, les VLI sont respectées.

Avec des mesures adaptées aux projets de construction concrets (par exemple, des plans d'appartements et des salles de classe adaptés aux besoins de la protection contre le bruit, bureaux et/ou commerces à la place de logements), les VLI peuvent être respectées sur le périmètre de projet. Le respect des VLI doit être attesté lors du dépôt des demandes de permis de construire.

Compte tenu des utilisations sur le périmètre de projet, aucune émission de bruit importante n'est à prévoir à l'état d'exploitation 2020.

Protection contre les vibrations

A l'heure actuelle, on ne sait pas encore si des travaux de battage ou d'autres méthodes de construction occasionnant de fortes vibrations seront nécessaires. On ne saura cela probablement que dans le cadre de projets de construction concrets et ce n'est donc pas important pour l'évaluation du plan de quartier. Pendant l'exploitation, des vibrations émanant du périmètre de projet ne sont pas à prévoir compte tenu des usages prévus.

Depuis la ligne CFF Lausanne-Genève située au nord du périmètre de projet, il faut s'attendre à des effets de vibrations nécessitant la mise en œuvre de mesures. Ces mesures peuvent être prises sur le bâtiment lui-même. En cas d'absence de sol rocheux, il est possible de créer un "Bodenschlitz" soit une tranchée absorbante dans le sol entre les voies et les bâtiments. Ces mesures sont à définir lors du dépôt des demandes de permis de construire.

Rayonnements non ionisants (RNI)

Des immissions émanant de rayonnements non ionisants sont à prévoir, notamment en provenance de la ligne de chemin de fer limitrophe. Etant donné que le périmètre de projet était déjà classé avec force de loi comme zone de construction en 1999 avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur le RNI "seulement" la valeur limite d'immission doit être respectée, et non la valeur limite de l'installation plus sévère.

La ligne de chemin de fer dispose d'un conducteur de retour. La valeur limite d'immission peut être respectée.

Protection des eaux

Le périmètre de projet se trouve principalement dans le secteur de protection des eaux B. Seulement la zone nord-ouest se trouve dans le secteur de protection des eaux A. Sur le périmètre de projet, on prévoit la création de jusqu'à deux sous-sols. Il n'est actuellement pas possible de déterminer si le niveau des eaux souterraines moyen sera atteint en raison des données manquantes concernant le niveau des eaux souterraines. Ce dernier sera préalablement défini par des mesures dans le cadre des projets de construction concrets.

Le projet n'influe pas sur les eaux superficielles.

Les eaux usées et les eaux météoriques sont évacuées séparément. Les eaux usées sont récoltées et raccordées au réseau public d'évacuation.

Protection des sols

Le périmètre de projet est presque entièrement aménagé ou construit. Il ne reste du sol que le long du talus de la rue du Simplon et de son prolongement vers le nord. Le sol actuellement existant est déblayé pour la réalisation du projet de construction. Il pourra, à la rigueur, être réutilisé pour l'aménagement des nouveaux espaces verts.

Sites pollués

L'aire du plan de quartier contient un site pollué (enregistrements au cadastre cantonal et au cadastre CFF). Le site pollué ne nécessite ni surveillance ni assainissement.

Déchets, substances dangereuses pour l'environnement

Le système de récupération des déchets est fixé d'entente avec la Municipalité lors de l'élaboration des projets de constructions faisant l'objet des demandes de permis de construire.

Les matériaux produits lors de la démolition doivent être séparés et éliminés de façon conforme. Lors de l'élaboration des projets de construction faisant l'objet de demandes de permis de construire, un concept d'assainissement et d'élimination doit être établi.

Protection en cas d'accidents majeurs, d'événements extraordinaires et de catastrophes

Compte tenu des usages prévus, aucun danger lié à des accidents majeurs, des événements extraordinaires et des catastrophes ne provient du périmètre de projet.

Le périmètre de projet est exposé à un certain risque en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses sur la ligne CFF Lausanne - Genève.

Les risques se situent dans le domaine intermédiaire à l'état actuel (screening CFF de 2011) et ils augmenteront sensiblement dans le milieu supérieur du domaine intermédiaire avec le plan de quartier et à l'état d'exploitation CFF de 2020. En application du principe de prévention et en raison de la proximité immédiate des voies, l'intégration de mesures permettant de réduire les risques est nécessaire au vu du haut niveau du risque.

Protection de la nature

Conformément aux inventaires cantonaux et fédéraux, aucun site naturel protégé ne se trouve sur le périmètre de projet.

Le périmètre de projet est presque entièrement aménagé ou construit. Il ne reste des espaces verts que le long du talus de la Rue du Simplon et de son prolongement vers le nord ainsi que le long du talus de la route d'accès dans la zone de l'Avenue du Silo. Le plan du quartier prévoit l'aménagement d'espaces verts publics.

Autres domaines de l'environnement

En ce qui concerne les autres domaines de l'environnement qui n'ont pas encore été mentionnés, le projet n'a pas ou n'a que peu d'effets.

2.4.2.2 CONCLUSION

Au final, le RIE conclut que le plan du quartier "Commune de Renens, Plan de quartier P41 – Les Entrepôts" est compatible avec la législation environnementale.

Les nuisances résiduelles résultent essentiellement des émissions de bruit et de polluants atmosphériques, occasionnées par l'augmentation du trafic routier le long du réseau routier environnant. De plus, le risque concernant le transport de marchandises dangereuses sur la ligne CFF Lausanne-Genève augmente.

Les autres domaines de l'environnement ne devraient pas subir de nuisances qui ne soient maîtrisables relativement facilement au niveau du projet de construction.

2.4.3 Avis et conditions des instances cantonales spécialisées et de la CIPE

Les services spécialisés ont, en résumé, émis les avis et conditions suivants :

- **Service de la mobilité (SM)**

Stationnement

Compte tenu de la situation du site (à proximité de la gare CFF de Renens) et de la future desserte en transports publics du site, le SM recommande l'application d'un type de localisation A (fourchette de 20 à 40%) au sens de la norme VSS en vigueur. De plus, conformément au Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges, la fourchette basse des besoins limites du type de localisation A s'applique, soit 20% de la valeur indicative.

- **DGE-ARC**

Stationnement

L'utilisation de la valeur haute de la fourchette des besoins limites n'est pas justifiée. La DGE-ARC demande que les besoins en stationnement soient fixés au bas de la fourchette. Une localisation A serait plus appropriée et par conséquent l'offre en case de stationnement doit être de 20%.

Exposition au bruit du trafic ferroviaire

Le rapport d'impact précise que pour les façades présentant des risques de dépassement des valeurs limites d'immissions, des mesures de construction ou d'aménagement sont proposées.

Afin d'éviter toute ambiguïté, la DGE demande que l'article 17 précise les mesures préconisées dans le rapport d'impact, soit :

"Les plans des appartements et des salles de classe doivent être réalisées de telle manière à ce qu'aucune fenêtre servant à aérer ne donne sur la ligne CFF Lausanne-Genève (frontal ou latéral), sauf si elles peuvent être protégées par un obstacle.

- **SDT**

Stationnement

La principale modification apportée au projet depuis l'examen préalable (EP) concerne le nombre de places de parking qui est passé de 803 à 532 unités. Cette révision du potentiel en besoin de stationnement est intervenue suite aux demandes de mise en conformité du projet au plan des mesures OPair. L'application de la fourchette basse avec le type de localisation (A) a été faite conformément aux demandes reconduites par la DGE-ARC et le SM depuis l'EP.

Les documents techniques n'ont pu faire l'objet de toutes les adaptations nécessaires. Le SM et la DGE-ARC ont néanmoins accepté que les calculs en lien avec les besoins en places de stationnement et basés sur la fourchette haute de la classe B soient maintenus dans le RIE malgré l'application demandée et acceptée de la fourchette basse de la classe A. Il a été considéré que les conclusions positives, faites sur la base d'un scénario surdimensionné et depuis revu à la baisse, ne pouvaient être qu'acceptables.

- **DGE-Biodiv**

Le rapport d'impact, le rapport 47OAT, le règlement et le plan de quartier prennent en compte les éléments utiles qui répondent de manière satisfaisante aux dispositions légales concernant la nature et le paysage.

- **Commission de coordination interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE)**

La CIPE estime que la réalisation du projet sera conforme aux prescriptions environnementales, sous réserve de la prise en compte des conditions émises par les services cantonaux, notamment dans le domaine de la protection contre la pollution de l'air, le bruit, les accidents majeurs, de l'amiante et de la gestion des eaux superficielles.

2.4.4 Appréciation globale de la compatibilité du projet avec l'environnement

Selon le rapport d'impact sur l'environnement et l'évaluation des instances spécialisées et de la CIPE, le projet est compatible avec l'environnement, pour autant que les conditions contenues au point 2.4.3 soient remplies.

2.5 ENQUÊTE PUBLIQUE

2.5.1 Résumé des oppositions

L'enquête publique du PQ a eu lieu du 26 août au 24 septembre 2013.

Dans le délai d'enquête publique, une opposition émanant d'un des propriétaires, Fenaco, portant sur un aspect purement formel, a été adressée à la Municipalité. Après précisions apportées par le Service de l'urbanisme, cette opposition a été retirée. Une observation portant sur la future passerelle reliant le quartier à la gare a été faite par Pro Velo. Cette association souligne la nécessité de cet ouvrage, tout en reconnaissant qu'il se situe hors du périmètre strict du plan de quartier. Cette observation ne concerne dès lors pas la présente procédure.

3. DECIDE

3.1 ADOPTION DU PLAN DE QUARTIER P41 LES ENTREPOTS

Se référant à ce qui précède, le Conseil communal de la Commune de Renens prend la(les) décision(s) mentionnées ci-après :

- Vu le préavis n°45-2013 du 1^{er} novembre 2013 de la Municipalité,

décide :

- d'adopter le Plan de quartier P41 Les Entrepôts et le règlement qui lui est attaché, tel que soumis à l'enquête publique, aux conditions fixées dans le rapport y relatif et selon les termes de la présente décision.

Consultation publique

Après l'approbation préalable du Plan de quartier P41 Les Entrepôts par le Département compétent, la décision finale sera mise en consultation publique durant 30 jours au service de l'urbanisme de Renens accompagnée du rapport d'impact sur l'environnement et du plan⁸.

Avis de la consultation sera publié dans la Feuille des avis officiels du Canton de Vaud (FAO) et dans un journal local, ainsi qu'au pilier public de la commune.

Voie de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours auprès de la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal (Av. Eugène-Rambert 15, 1014 Lausanne), aux conditions de la loi sur la juridiction et la procédure administrative du 28 octobre 2008 (LJPA / RSV 173.36), en vigueur dès le 1^{er} janvier 2009.

Le recours s'exerce par écrit dans les 30 jours dès la communication de la décision attaquée. L'acte de recours doit être signé et indiquer les conclusions et motifs du recours. La décision attaquée est jointe au recours. Ce mémoire sera accompagné des pièces utiles et cas échéant de la procuration du mandataire.

En cas de rejet du recours, les frais d'instruction et un émolument peuvent être mis à la charge du recourant.

Pour le Conseil communal de Renens :

Le Président
M. Gérard Duperrex

La Secrétaire
Mme Yvette Charlet

Renens, le _____

⁸ Art. 20 OEIE.