

COMMUNE DE RENENS

« GARE - CFF - SUD »

**RAPPORT D'AMÉNAGEMENT (47 OAT)
ATTACHÉ AU PLAN DE QUARTIER P40**

Dossier n° 1524

Version du (examen préalable)	21.07.2010
Version du (examen complémentaire)	22.03.2012
Version du (enquête publique)	09.10.2012
Version du (Conseil communal)	26.03.2013

PLAREL architectes et urbanistes associés
Boulevard de Grancy 19A 1006 Lausanne
Tél. 021 / 616 69 15 Fax 021 / 616 65 69
info@plarel.ch www.plarel.ch

0.	Présentation résumée	3
0.1	Contexte et procédure	
0.2	Planification de rang supérieur	
0.3	Composition du dossier	
1.	Recevabilité	8
1.1	Personnes qualifiées (art. 5a LATC)	
1.2	Conditions formelles relatives à la composition du dossier (art. 12 et 13 RLATC)	
2.	Justification	10
2.1	Nécessité de légaliser en zone à bâtir (art. 18 LAT)	
2.2	Périmètre d'aménagement et disponibilité du site	
2.3	Démonstration de l'équipement du terrain (art. 19 LAT)	
2.4	Caractéristiques du projet	
3.	Conformité	17
3.1	Protection du milieu naturel	
3.2	Création et maintien du milieu bâti	
3.3	Développement de la vie sociale et décentralisation	
3.4	Maintien des sources d'approvisionnement	
	Annexes	20
1.	Détermination des CFF du 6 mai 2010	
2.	Détermination des TL du 3 mai 2010	
3.	Détermination de la CPT du 26 mars 2010	
4.	Notice d'impact sur l'environnement (Ecoscan SA) - à part	
5.	Notice d'impact sur l'environnement - volet transports (Citec SA) - à part	
6.	Notice d'impact sur l'environnement - volet OPAM (Neosys SA) - à part	

0. Présentation résumée

0.1 Contexte et procédure

Au mois d'avril 2009, la division CFF Immobilier-Développement Ouest a lancé un appel d'offre pour l'élaboration d'un plan de quartier (PQ) sur les terrains situés au sud des voies ferrées, de part et d'autre de la gare de Renens. Ce secteur a fait, en 2007, l'objet d'un concours de projet d'architecture initié par les communes de Renens, Chavannes-près-Renens, Ecublens, Crissier et par le bureau du schéma directeur de l'ouest lausannois. Le projet «Rayon Vert» du groupement Farra & Fazan, Tehkne et l'Atelier du Paysage (gRV) a été consacré au terme de cette procédure de mise en concurrence.

Les études qui ont suivi le concours ont débouché sur un rapport d'études préliminaires visant à la restructuration du secteur de la gare de Renens pour en faire une interface de transports publics attractive et performante. Outre la requalification des espaces publics et la création d'un ouvrage aérien de franchissement des voies (passerelle), cette étude propose une valorisation des terrains CFF situés de part et d'autre de la gare par la construction de nouveaux bâtiments.

Aujourd'hui, les terrains inclus dans le périmètre du PQ «Gare-CFF-Sud» appartiennent aux CFF. Ils sont affectés à *la zone industrielle, non contigus* au sens du plan des zones et du règlement du plan d'extension et la police des constructions de Renens. En conséquence, l'établissement d'un PQ est indispensable, notamment, pour :

- modifier l'affectation du sol et permettre la construction du programme envisagé par l'étude préliminaire (commerces, habitat, hôtellerie, bureaux, etc.),
- adapter les limites des constructions au projet envisagé et aux nécessités liées à la circulation,
- assurer la pérennité et la mise en valeur du bâtiment de la gare,
- appliquer les mesures en matière de mobilité préconisées par les planifications de rang supérieur.

Au terme du PQ, les CFF souhaitent organiser un concours d'architecture sur invitation ou confier des mandats d'étude parallèles pour la mise en oeuvre des nouveaux bâtiments et leurs relations avec les aménagements envisagés sur l'espace public attenant.



industrielle, non contigu



Extrait du plan des zones de Renens datant de 1947 - échelle 1/5'000

0.2 Planification de rang supérieur

Plan directeur cantonal (PDCn)

Le projet de PQ «Gare-CFF-Sud» tient compte des orientations et mesures inscrites dans le PDCn, en particulier :

Le principe A – coordonner mobilité, urbanisation et environnement – est pleinement rempli car le PQ contribue à mettre en valeur une interface de transports publics d'importance cantonale tout en assurant une optimisation des terrains situés à proximité de cette infrastructure.

L'orientation A1 – localiser l'urbanisation dans les centres – est, elle-aussi, suivie à la lettre car le PQ, situé au cœur de Renens permet une importante densification des parcelles et donc une utilisation plus rationnelle du sol.

Les mesures suivantes du PDCn ont également été appliquées :

Mesure A11 : Légalisation des zones à bâtir

Mesure A23 : Mobilité douce

Mesure A32 : Nuisances sonores

Mesure A33 : Accidents majeurs

Mesure B33 : Affectations mixtes.

Par ailleurs, la fiche régionale R11 «Agglomération Lausanne-Morges» du PDCn (volet opérationnel, adaptation 1 entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2011) fixe un certain nombre d'objectifs prioritaires pour le développement du projet de territoire auxquels le PQ «Gare-CFF-Sud» s'attache à rester conforme, notamment :

1. *Développer l'agglomération vers l'intérieur, en réunissant les conditions pour l'accueil de 70'000 habitants et emplois dans le périmètre de l'agglomération compacte entre 2005 et 2020.*
2. *Favoriser une urbanisation alliant densité et qualité. Développer une offre de transports publics attractive et durable en lien avec l'urbanisation. Il s'agira plus particulièrement de:*
 - *valoriser les infrastructures existantes et celles dont la réalisation est assurée et de les compléter par des investissements mesurés pouvant être couverts par des sources de financement usuelles (sous réserve de l'aide de la Confédération au titre du projet d'agglomération);*
 - *encourager les déplacements à pied et en deux-roues non motorisés avec pour objectif d'optimiser les chaînes de mobilité. Il s'agit d'offrir la possibilité d'utiliser les moyens de déplacement doux en toute sécurité et par des cheminements conviviaux;*
 - *garantir le bon fonctionnement du réseau routier et autoroutier en réalisant les aménagements-clés prévus, tout en respectant les objectifs globaux de report modal vers les transports publics et la mobilité douce et de maîtrise du trafic dans les environnements construits.*

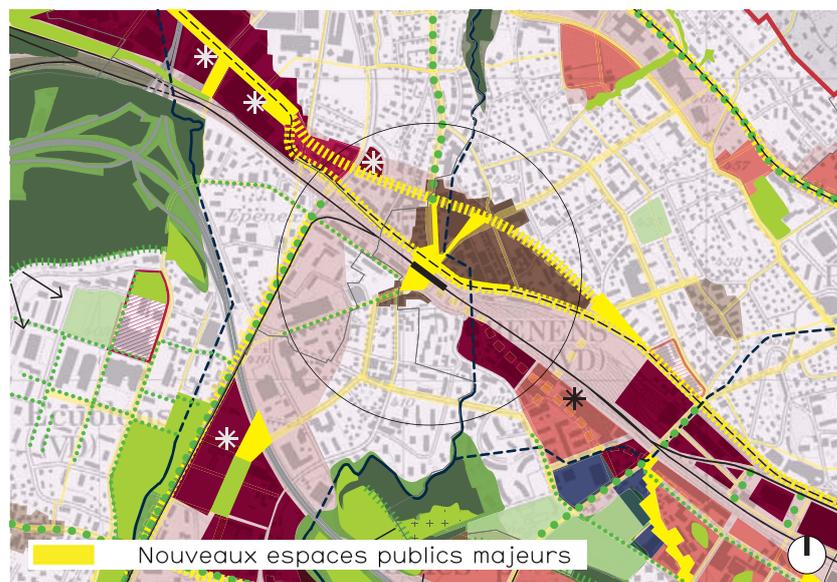
Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)

Les terrains compris à l'intérieur du périmètre du PQ appartiennent à un *centre-ville d'agglomération* au sens du PALM. Par ailleurs, ils sont désignés en qualité de *secteur stratégique* pour le développement de l'agglomération.

La densité humaine préconisée par la fiche de synthèse «Site K : Centre-ville de Renens» est de 200 à 400 habitants-emplois/ha.

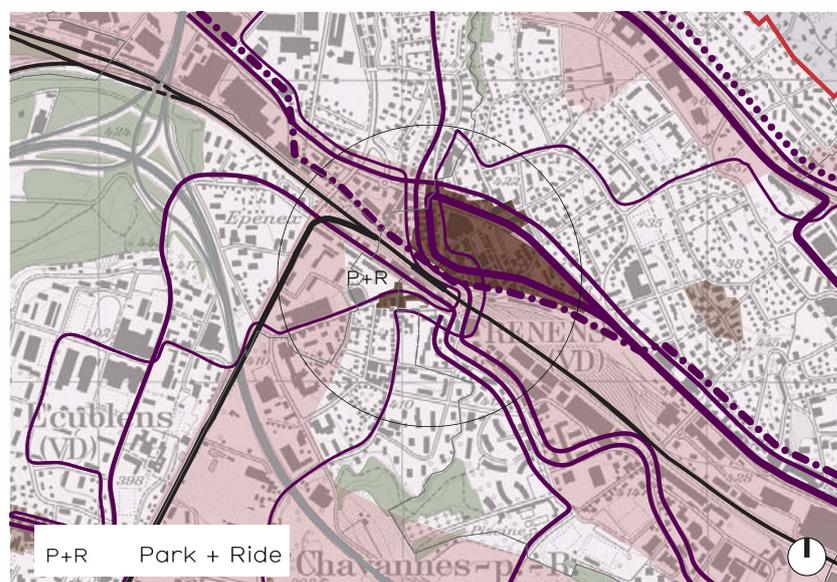
Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL)

La carte de synthèse urbanisation-paysage du SDOL situe les terrains inclus dans le périmètre du PQ au *centre ville* à proximité directe d'un *nouvel espace public majeur*. Elle propose l'aménagement d'un nouveau *réseau piétons* en limite sud des voies ferrées.



SDOL - extrait de la carte de synthèse urbanisation-paysage - échelle 1/10'000

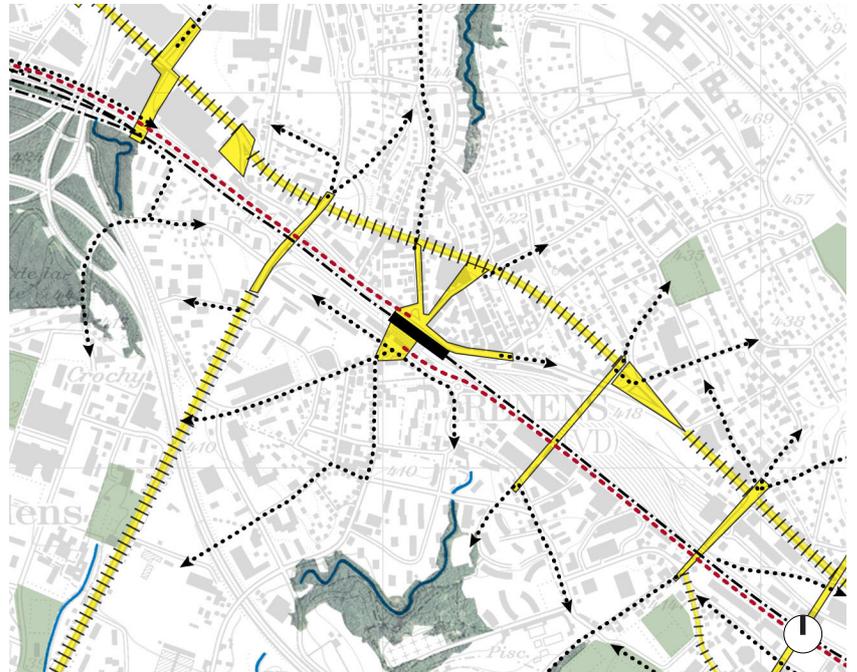
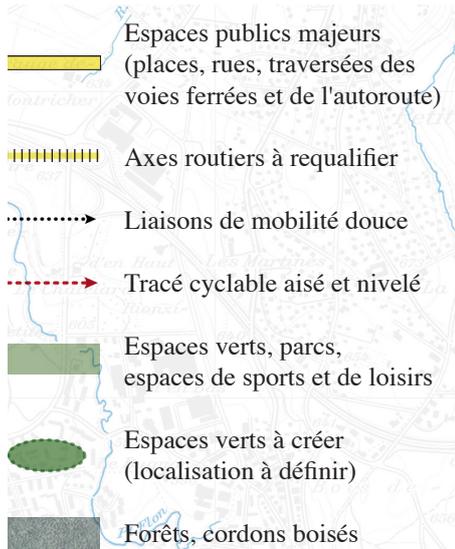
Par ailleurs, la carte Mobilité - Transports Publics (TP) du SDOL, préconise la réalisation d'un parking d'échanges (P+R) à la gare de Renens. En conformité avec cet objectif, le PQ «Gare-CFF-Sud» prévoit la réalisation d'un P+Rail à cet endroit.



SDOL - extrait de la carte Mobilité - Transports Publics - échelle 1/10'000

Chantier 2 : Secteur Bussigny-Sébeillon

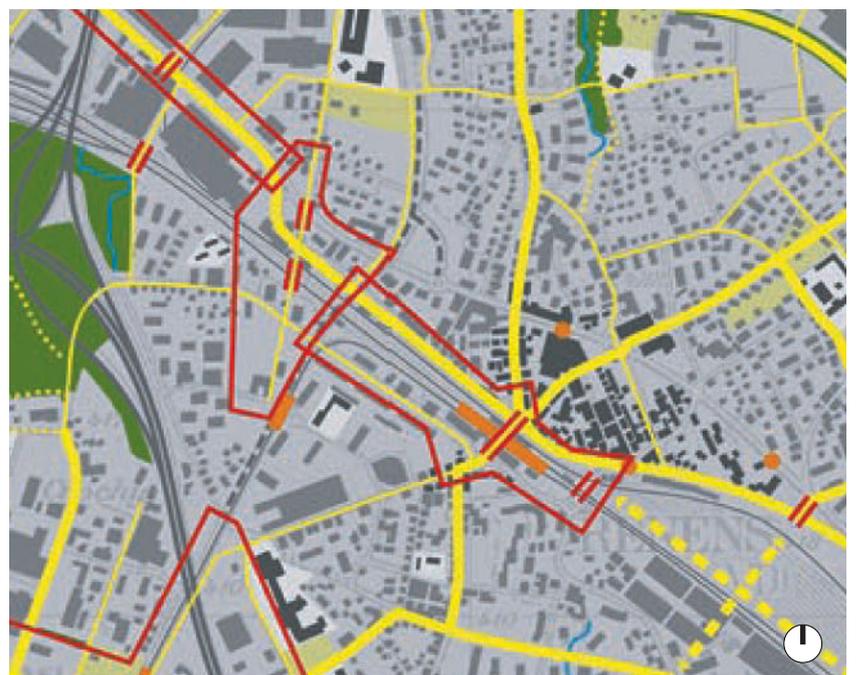
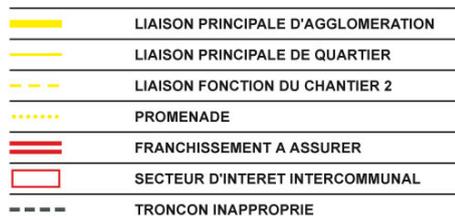
Le chantier 2 confirme la vocation d'*espace public majeur* de la gare de Renens et suggère la création d'un *tracé cyclable aisé et nivelé* en limite sud des voies ferrées reliant les gares de Renens et de Lausanne. Le franchissement des voies ferrées pour les modes doux est indiqué au droit de la gare.



Chantier 2 - extrait de la carte du réseau des espaces publics - échelle 1/10'000

Chantier 5 : Espaces publics et mobilité douce

Le chantier 5 confirme la gare de Renens comme le lieu idéal pour le franchissement de l'axe ferroviaire pour les usagers non motorisés. Il propose un *réseau de loisirs* pour les cycles et les promeneurs en limite nord des voies ferrées.



Chantier 5 - extrait de la carte des itinéraires piétonniers - document sans échelle

Plan directeur communal (PDcom)

Approuvé en 1998, le PDcom affirmait déjà que «le rôle du centre de Renens devrait pouvoir s'affirmer sur le plan régional comme centre secondaire de l'agglomération lausannoise en rapport, notamment, avec son haut degré d'accessibilité en transports en commun. Ce renforcement passe par une restructuration substantielle du tissu existant avec l'implantation de nouvelles surfaces commerciales (privilégiant la diversification de l'offre de biens et services), de logements et d'équipements» (p. 17).

Dans ce contexte, la gare de Renens joue un rôle central tant sur le plan urbanistique (lieu repère) que sur le plan de l'interface des transports en commun. La vocation du territoire du *secteur du centre* inscrite dans le PDcom (p. 40) prévoyait de :

- renforcer le secteur de la gare par l'application du schéma directeur sectoriel de la place de la gare
- créer un secteur d'activités organisé sur les terrains CFF hors faisceau des voies.

Le PQ «Gare-CFF-Sud» est conforme à ces principes.

Rapport d'avant-projet «Rayon vert»

Le rapport d'avant-projet qui a suivi le concours d'architecture a servi de complément au cahier des charges pour l'établissement du PQ «Gare-CFF-Sud». Ce document rappelle la nature des travaux à entreprendre aux abords de la gare de Renens et les liens qui les unissent. Ces différents travaux sont compartimentés selon les lots suivants :

Lot 1 - Aménagement des infrastructures ferroviaires

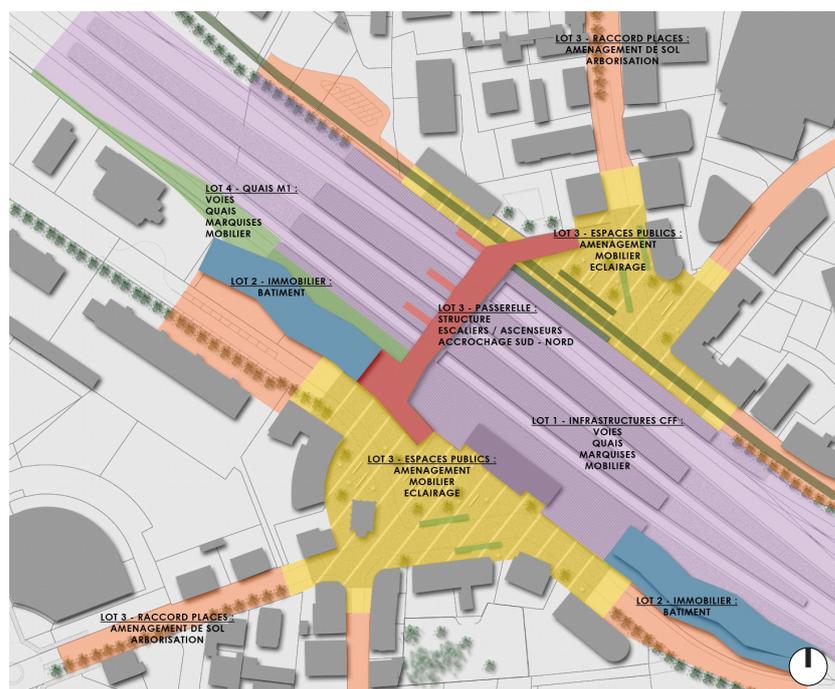
Lot 2 - Développement du domaine bâti CFF

Lot 3 - Aménagement des espaces publics (places + passerelles)

Lot 4 - Aménagement des infrastructures des TL - M1

Lot 5 - Etudes d'assainissement phonique.

L'avant-projet «Rayon vert» est illustré ci-dessous.



Plan de synthèse des lots - source: groupement gRV - document sans échelle

1. Recevabilité

- 1.1 Personnes qualifiées**
(art. 5a LATC)
- Le mandat pour la réalisation du PQ «Gare-CFF-Sud» a été confié, sur appel d'offres, au bureau PLAREL SA, architectes et urbanistes associés à Lausanne. Les bureaux suivants collaborent aux études :
- Géomètre : BBHN SA, géomètres brevetés à Renens.
Ingénieur en mobilité : CITEC, Ingénieurs-Conseils SA à Genève
Ingénieur en environnement : ECOSCAN SA à Lausanne.
Economiste : Wüest & Partner SA à Genève.
- 1.2 Conditions formelles**
(art. 12 et 13 RLATC)
- Le PQ «Gare-CFF-Sud» est établi sur la base des données cadastrales fournies et authentifiées par un géomètre officiel. Le dossier est remis au Département compétent sur papier et sur support informatique (CD-rom). Le contenu et le format informatique des fichiers répondent aux conditions fixées par la directive cantonale pour la structuration et l'échange de données numériques géoréférencées d'affectation du sol (NORMAT).
- Le PQ a été élaboré en coordination étroite avec les acteurs mentionnés ci-dessous.
- La commission de pilotage technique du SDOL (CPT). Celle-ci est composée des représentants techniques du bureau du SDOL, des CFF Immobilier, des CFF Infrastructure, des communes de Renens, Crissier, Chavannes-près-Renens et Ecublens ainsi que des Transports publics Lausannois (TL). Cette commission a été consultée le 26 mars 2010. Elle a fait part de sa détermination dans un procès-verbal (annexe 3). En substance, la CPT demande la constitution de trois servitudes portant sur la passerelle, les infrastructures et la radiation des alignements en bordure de l'Avenue d'Epenex. Elle recommandait également la réalisation d'un concours d'architecture. Toutes ces demandes et recommandations ont été prises en compte.
- Les Chemins de Fer Fédéraux (CFF). En qualité de mandataire, les CFF ont procédé à un examen de la part des différents Services du projet de PQ. Ils ont fait part de leur détermination par courrier le 6 mai 2010 (annexe 1). Toutes leurs demandes ont été prises en compte.
- Les Transports publics Lausannois (TL). En qualité de partenaire du projet, les TL ont été consultés à plusieurs reprises. Ils ont fait part de leur détermination par courrier le 3 mai 2010 (annexe 2). Toutes leurs demandes ont été prises en compte.
- Un groupe décisionnel (GD). Celui-ci est composé de représentants politiques des communes territoriales précitées, de représentants des Services cantonaux, des TL et des CFF.
- La commission d'urbanisme de Renens (CCU). Celle-ci a été consultée le 05.05.2010. Elle a formulé quelques demandes formelles qui ont été intégrées au projet de PQ.
- La population sera informée dans le cadre de l'enquête publique.

1.3 Documents particuliers

Les documents particuliers suivants ont été élaborés dans le cadre du PQ :

- notice d'impact sur l'environnement (Ecoscan SA) - annexe 4
- notice d'impact sur l'environnement - volet transport (Citec SA) - annexe 5
- notice d'impact sur l'environnement - volet OPAM (Neosys SA) - annexe 6.

Par ailleurs, cinq conventions ont été élaborées pour :

1. radier des servitudes d'alignement grevant les parcelles CFF en bordure de l'avenue d'Epenex,
2. assurer, sur les parcelles des CFF, l'usage public des surfaces non chauffées liées à la gare,
3. radier le droit de superficie DDP 451,
4. garantir la faisabilité du P+Rail,
5. définir les conditions de réalisation de la passerelle et de la mise à disposition des volumes pour le TSOL.

Ces conventions seront signées avant l'enquête publique du PQ.

1.4 Composition du dossier

Le dossier de PQ est composé des documents suivants:

- plan et coupes (1/500)
- règlement
- rapport d'aménagement 47 OAT et ses annexes (notice d'impact sur l'environnement).



Vue aérienne de la Gare de Renens

2. Justification

2.1 Nécessité de légaliser en zone à bâtir (art. 15 LAT)

Le PQ «Gare-CFF-Sud» est situé au centre ville. Les terrains sont déjà affectés à la zone à bâtir (zone industrielle, non contigu). La gare de Renens représente une interface de transports publics (TP) d'importance cantonale qui, à l'avenir, va être amenée à se développer. Cette situation géographique centrale et la grande diversité de l'offre TP (train, tram, bus) sont autant d'atouts pour mettre en valeur le site par de nouveaux bâtiments. L'établissement d'un PQ est nécessaire essentiellement pour :

- modifier l'affectation du sol pour permettre la construction du programme mixte envisagé par l'étude préliminaire,
- adapter les limites des constructions au projet envisagé et aux nécessités liées à la circulation,
- assurer la pérennité et la mise en valeur du bâtiment de la gare,
- appliquer les mesures en matière de mobilité préconisées par les planifications de rang supérieur.

Les études de faisabilité économique engagées par les CFF (par l'intermédiaire du bureau Wüest & Partner) ont démontré que le site se prêtait tout particulièrement à l'accueil d'activités tertiaires (bureaux), de loisirs (fitness), d'accueil (hôtel) et commerciales en rapport avec la gare. Les éventuels habitants supplémentaires ne sont pas de nature à augmenter de manière significative la population de Renens.

2.2 Périmètre d'aménagement et disponibilité du site

Le PQ couvre une superficie de 7'973 m². Il est situé sur la parcelle n°433 et partiellement sur la parcelle n°424. Ces biens-fonds appartiennent aux CFF. Le périmètre est délimité, au sud, à l'est et à l'ouest par le domaine public communal. Au nord, le périmètre a été défini d'entente entre la division CFF Infrastructures et la division CFF Immobilier. Il est délimité de manière à ne pas compromettre le bon développement des infrastructures ferroviaires (train et M1).

2.3 Démonstration de l'équipement du terrain (art. 19 LATC)

Situés au centre ville en zone à bâtir, les terrains sont équipés. Des études de détail devront, cependant, être entreprises dans le cadre de la construction des bâtiments pour vérifier le dimensionnement et la capacité de certains équipements (collecteurs EC/EU notamment). La Commune de Renens est, depuis le 11 novembre 2008 au bénéfice d'un plan général d'évacuation des eaux (PGEE) dans lequel la mise en séparatif du réseau communal est planifiée. Ainsi, séparation des eaux claires et des eaux usées de l'Avenue de la Gare est prévue à l'horizon 2013 - 2017. Ces travaux d'infrastructures devraient être réalisés avant la mise en service des constructions prévues dans le cadre du PQ «Gare-CFF-Sud» pour décharger le réseau intercommunal aujourd'hui déjà saturé.

2.4 Caractéristiques du projet

Bâtiments. La volumétrie, le nombre de niveaux et l'implantation des bâtiments proposés par le PQ sont conformes au rapport d'études préliminaires établi sur le secteur de la gare de Renens par le groupement «Rayon Vert». En substance, la gare est maintenue dans sa configuration actuelle. Les gabarits proposés de part et d'autre permettent la mise en oeuvre de bâtiments comportant un rez-de-chaussée + 7 niveaux + attique. Les attiques doivent être implantées à une distance de 2.00 m en retrait de la façade et ne doivent pas excéder les 3/5 de la surface de l'étage inférieur. Cette mesure reprend les dispositions du règlement du plan d'extension et la police des constructions de Renens. Elle permet de limiter la hauteur visible de la corniche à 8 niveaux (R+7) afin d'assurer une certaine homogénéité avec les gabarits des immeubles alentours.

Les gabarits 2 et 3 d'implantation des bâtiments sont délimités de manière à offrir une certaine souplesse aux constructeurs. Ils permettent la réalisation de bâtiments implantés jusqu'en limite des voies ferrées (au nord) et du domaine public (au sud). En plan, la profondeur moyenne du gabarit 2 est de 30 m. Cette importante profondeur permet, en théorie, la réalisation d'un bâtiment de plus de 20'000 m² de SPd. Cependant, une telle profondeur rend difficile l'éclairage naturel au centre du bâtiment, la profondeur standard d'un immeuble administratif se situant entre 16 m et 21 m. La profondeur moyenne du gabarit 3 est, quant à elle, de 20 m permettant, en théorie, l'accueil d'un bâtiment de 15'000 m² de SPd environ.

Capacité constructive. Au total, les droits à bâtir maximum autorisés par le PQ sont équivalents à 26'750 m² de surface de plancher déterminante (SPd) calculée conformément à la norme suisse applicable (SIA 421 : 2004, SN 504.421). Ils se répartissent comme suit :

Gabarit 1 (gare) :	SPd = 1'500 m ²
Gabarit 2 (ouest) :	SPd = 12'000 m ²
Gabarit 3 (est) :	SPd = 13'000 m ²
Gabarit 4 (passerelle) :	SPd = 250 m ²

Cette capacité constructive représente un indice d'utilisation du sol (IUS) de 3.35 et une densité humaine d'environ 670 habitants-emplois/ha. Cette densité est supérieure aux valeurs comprises entre 200 et 400 habitants-emplois/ha préconisées par le PALM (version 2012).

Définitions et méthode de référence

Surface brute du site

Par surface brute, on entend la surface totale du site.

Surface nette du site

Afin de calculer le nombre de nouveaux habitants et emplois que peut accueillir le site, il faut prendre en considération la surface nette, c'est-à-dire la surface affectée à la construction. On exclut du calcul :

- les zones protégées : forêts, sites naturels protégés, etc.
- les zones agricoles, lorsqu'elles ne sont pas concernées par une demande de déclassement
- les zones intermédiaires, lorsqu'elles ne sont pas concernées par une demande d'affectation
- les zones d'utilité publique
- les surfaces bâties

Surface utile du site (Tu)

Par surface utile, on entend la surface construite, c'est-à-dire la surface commercialisée de la zone. On obtient la surface utile en multipliant la surface nette par le taux de saturation du site. Le taux de saturation est estimé à 80%.

$$\text{Nombre d'habitants-emplois} = \frac{\text{surface nette} \times \text{CUS} \times \text{Tu}}{\text{Surface nécessaire par hab. et empl.}}$$

Nombre d'habitants-emplois préconisé = (400 hab-empl / ha) x (0.8 ha) = 320

IUS préconisé = (320 hab-empl x 50 m² / hab-empl) / (8'000 m² x Tu 80%) = 2.5

Ce léger dépassement des valeurs cibles est parfaitement justifié en regard de la situation centrale du projet et de son niveau de desserte exceptionnel en transports publics.

Programme des locaux. Différents scénarii d'occupation des locaux ont été étudiés par le bureau Wüest & Partner. Les locaux pourraient, par exemple, accueillir les activités suivantes :

- activités d'exploitation de la gare
- locaux de service (dépôts, sanitaires, etc.)
- espaces d'accueil et de restauration
- habitation
- bureaux
- commerces et artisanat
- hôtellerie
- parking public d'échange (P+Rail).

Le règlement stipule qu'au minimum 10% de la capacité constructive totale du PQ doivent être dévolus au logement ceci pour favoriser la mixité fonctionnelle au centre ville.

Métro M1. Le gabarit 2 (à l'ouest) réserve un gabarit non constructible destiné au développement des infrastructures du métro reliant Lausanne-Flon à Renens-CFF (M1).

Bus TL. Deux arrêts permettant le stationnement des bus articulés sont prévus au Sud de la gare (voir figure ci-après). Ces arrêts permettent la densification envisagée des lignes TL. De plus, une ligne de trolleybus (L 25) est prévue. Celle-ci nécessitera, à l'est, des ancrages dans les façades des bâtiments.

Espaces publics. Le traitement des espaces publics de surface (lot 3, passerelle, places Nord et Sud) a été étudié dans le cadre du rapport d'avant-projet «Rayon vert». Cet avant-projet fixe les principes d'organisation de la place sud de la gare (places de parc, piétons, plantations, trolley bus, etc.) Il servira de référence au concours ou au mandat d'études parallèles lors du projet d'architecture des bâtiments.

Liaisons piétonnières. Le PQ reprend les liaisons piétonnières inscrites dans les planifications de rang supérieur à savoir : la traversée nord-sud des voies ferrées CFF (passerelle) et la liaison avec le quartier situés à l'est (en site propre, sans liaison avec les quais CFF). Des conventions entre les CFF et la commune territoriale concernée (Renens) ont été signées entre les parties pour garantir la continuité de ces cheminements.

Passerelle. La passerelle projetée par le groupement «Rayon Vert» figure à titre indicatif sur le plan et les coupes. Le contenu du PQ est conçu de manière à garantir une certaine flexibilité dans sa mise en oeuvre. Des locaux habitables (surfaces commerciales) peuvent être aménagés sous le plateau de franchissement de manière indépendante de la construction de la passerelle.

Stationnement deux-roues. Les besoins privés en places de stationnement nécessaires à l'exploitation des nouveaux bâtiments sont calculés conformément à la norme suisse applicable (SN 640.065). Les besoins publics (B+Rail) seront estimés lors de la demande de permis de construire des bâtiments sur la base des estimations contenues dans le rapport d'études préliminaires établi par le groupement Rayon Vert du 8 janvier 2009 soit : 200 places au nord des voies et 300 places au sud.

Stationnement des taxis. Les besoins en matière de place de parc pour les taxis sont estimés à 10 cases qui prendront place sur le domaine public (DP) communal. Elles seront disposées de manière à ne pas gêner la progression des transports publics TL.



Extrait du rapport d'étude préliminaire - Groupement Rayon Vert - janvier 2009 - Mobilité : principes de fonctionnement (p. 41)

Stationnement des véhicules. Les besoins en places de stationnement nécessaires aux nouveaux bâtiments et à l'exploitation du site de la gare sont estimés conformément à la norme suisse applicable (SN 640.281) à 758 cases (valeurs spécifiques hors réduction). En raison de l'excellente desserte du site en transports publics, ces besoins ont été limités dans le règlement à 228 cases au maximum, réparties comme suit :

- 154 places sont prévues pour les employés et les visiteurs. Ce chiffre correspond à une réduction maximum (22% des besoins sur la totalité des affectations) des valeurs spécifiques indicatives estimées par la norme suisse applicable (SN 640.281).
- 59 places sont attribuées à un P+Rail
- 5 places sont destinées à Mobility
- 10 places sont dévolues à la dépose-minute des passagers.

Environ 198 cases sont prévues d'être réalisées dans un garage enterré situé à l'intérieur du périmètre du PQ. En revanche, le règlement autorise, sous réserve de l'accord des Communes territoriales de Renens et de Chavannes, la réalisation d'une partie de ces cases sur le DP adjacent. Il s'agit des places de courte durée nécessaires à la dépose-minute des passagers (10 cases kiss+rail), à l'hôtel et aux commerces (18 cases). Elles seront disposées de manière à ne pas gêner la progression des transports publics TL.

L'avant-projet d'aménagement des espaces publics réalisé par le groupement «Rayon vert» est illustré, à titre indicatif, ci-après. Il sert de base de réflexion et pourra, au besoin, être précisé dans le cadre du concours d'architecture et des études de détail.

Justification

Selon normes VSS SN 640 281

Affectation	Surfaces brutes (m2)	Places employés	Places visiteurs	Nombre places par affectation	Commentaires
Bureau 1 (avec gare)	8'882	178	44	222	réf. Norme VSS SN 640 281
Bureau 2	6'534	131	33	163	réf. Norme VSS SN 640 281
Fitness	661			10	réf. Norme VSS SN 640 281
Commerces	1'264	25	101	126	réf. Norme VSS SN 640 281
Restaurant	700			70	réf. Norme VSS SN 640 281
Soins / médical	561	11	6	17	réf. Norme VSS SN 640 281
Hôtel	4'357			54	réf. Norme VSS SN 640 281
Logement	3'416			38	1 PP/100 m2 SBP + 10% visiteurs
P+Rail			59	59	besoins CFF: 57 min.
Total sans P+Rail	26'375	345	243	760	

Avec réduction 80%

Affectation	Surfaces brutes (m2)	Places employés	Places visiteurs	Nombre places par affectation	Commentaires
Bureau 1 (avec gare)	8'882	36	9	44	20% de la norme
Bureau 2	6'534	26	7	33	20% de la norme
Fitness	661	0	0	2	20% de la norme
Commerces	1'264	5	20	25	20% de la norme
Restaurant	700	0	0	14	20% de la norme
Soins / médical	561	2	1	3	20% de la norme
Hôtel	4'357	0	0	11	20% de la norme
Logements avec services	3'416	0	0	8	20% de la norme
P+Rail			59	59	Selon besoins CFF
Total	26'375	69	96	199	

Minimum selon marché

Affectation	Surfaces brutes (m2)	Places employés	Places visiteurs	Nombre places par affectation	Commentaires
Bureau 1 (avec gare)	8'882	7	36	43	1 employé sur 50 et 1 sur 10 avec externe
Bureau 2	6'534	5	26	31	1 employé sur 50 et 1 sur 10 avec externe
Fitness	661	0	10	10	0.3 PP par casier
Restaurant	700	0	10	10	100 personnes, dont 1/10 en voiture
Soins / médical	561	0	6	6	1 PP visiteurs pour 100 m2
Hôtel	4'357	0	19	20	1 client sur 5 avec voiture
Logements avec services	3'416	0	17	17	1 habitant (100 m2) sur 2
P+Rail			59	59	Selon besoins CFF
Mobility				5	Estimation Citec
Total p.p souterrain		13	183	200	
Commerces (p.p ext.)	1'264	0	18	18	90 personnes à la fois, dont 1/5 en voiture
Dépose-minute (p.p ext.)		0	10	10	10 places dépose-minute (hôtel et Kiss & Rail)
Total p.p extérieur		0	28	28	10 places dépose-minute (hôtel et Kiss & Rail)
Total		13	211	228	

Tableau estimatif des besoins en matière de stationnement - bureau Wüest & Partner

- Bureau 1 (avec gare)
- Bureau 2
- Fitness
- Restaurant
- Soins / médical
- Hôtel
- Logements avec services
- P+Rail
- Mobility
- Commerces (p.p ext.)
- Dépose-minute (p.p ext.)

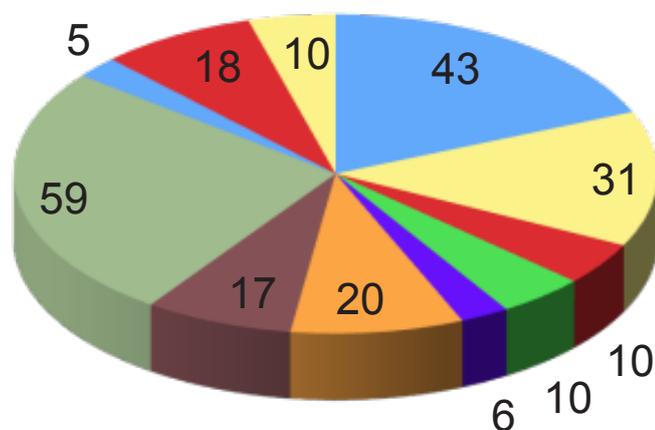
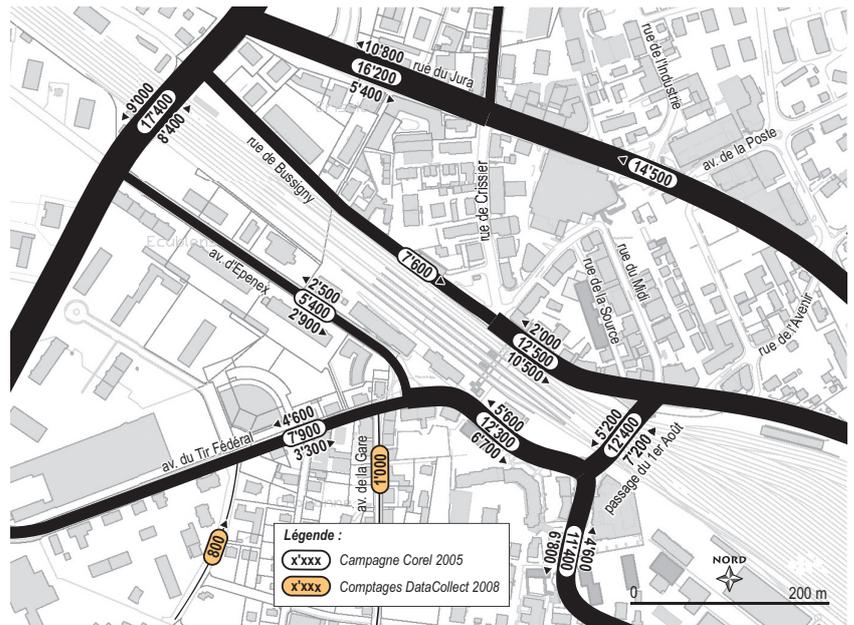
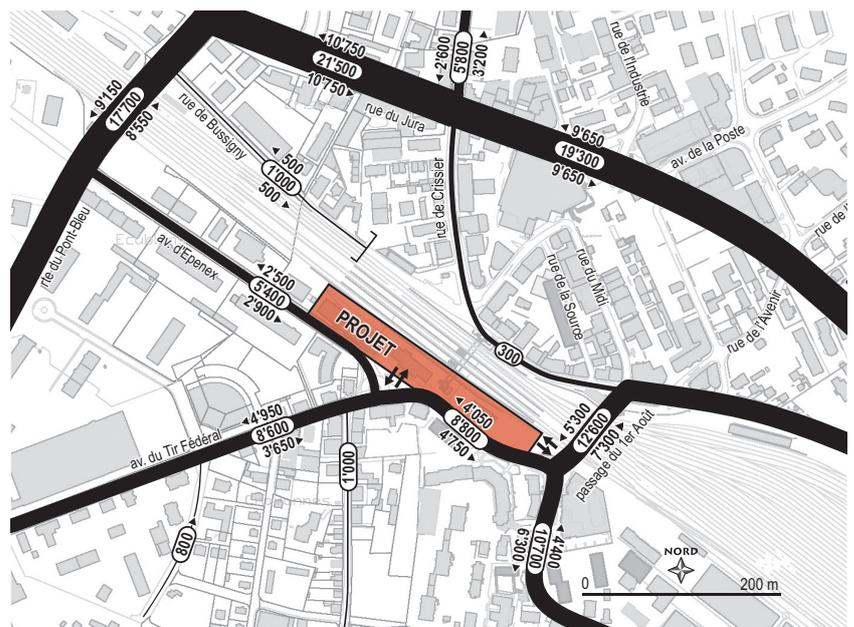


Diagramme de répartition des besoins en matière de stationnement - bureau Wüest & Partner

Trafic automobile. Les besoins en places de parc liés au projet étant relativement faibles, les charges de trafic générées par les futures activités sont estimées à 1'300 unités-véhicules par jour. Ces charges ne sont pas de nature à accroître de manière sensible les nuisances sur les axes routiers. De plus, les projets de renforcement de la desserte en transports publics (axes forts : M1, tram, trolley-bus) contribueront, à terme, à libérer la place d'une partie du trafic automobile. Les estimations de trafic existantes et futures sont illustrées dans les plans de charge ci-dessous.



Plan des charges de trafic existantes - CITEC SA



Plan des charges de trafic futures - horizon 2020 avec axes forts - CITEC SA

3. Conformité

3.1 Protection du milieu naturel

Le PQ est accompagné d'une notice d'impact sur l'environnement établie par le bureau Ecoscan et le bureau Neosys. En substance, les enjeux et les conclusions en matière de protection de l'environnement sont résumés ci-dessous.

Rayonnement non ionisant. Le rayonnement des lignes électriques des CFF et du M1 n'ont aucune incidence sur les futurs usagers. En revanche, la présence d'une antenne de téléphonie mobile à l'angle ouest du périmètre du PQ impose la réalisation d'une étude parallèlement à la mise à l'enquête des bâtiments implantés en limite ouest du gabarit 2.

Accidents majeurs. La notice d'impact sur l'environnement démontre le respect du potentiel d'accueil (habitants-emplois) offert par le PQ en regard des exigences fixées par l'ordonnance fédérale sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM). Le risque le plus significatif d'accident grave est généré par le transport ferroviaire des matières dangereuses (propane liquide, chlore, essence, etc.). En conséquence, suite à l'examen préalable du projet, une étude d'évaluation du risque (OPAM) en coordination avec l'aménagement du territoire a été établie par le bureau Neosys SA. En substance, les conclusions de cette étude sont les suivantes:

Le PQ a été analysé selon l'approche AT-OPAM définie par la Confédération, en se basant sur les données de développement de la densité de population et d'emploi à disposition au niveau du Canton et plus spécifiquement du plan d'agglomération de Lausanne-Morges. Le risque présenté par le projet est considéré comme significatif.

Pour se mettre en adéquation avec d'autres projets situés dans la même unité géographique, une analyse de sensibilité a été effectuée en abaissant de 40% la surface de travail allouée aux emplois (bureaux, commerces et services) donc en augmentant dans la même proportion le nombre d'emplois dans le périmètre d'étude retenu. Sans surprise, le risque présenté par le projet augmente de manière significative.

En accord avec la démarche du Guide, une actualisation du risque a été effectuée par la mise à jour du screening pour le tronçon le long duquel s'étend le périmètre du plan de quartier. Le risque augmente de façon notable en passant de la partie inférieure du domaine intermédiaire d'acceptabilité du risque à la partie supérieure.

Plusieurs mesures de sécurité sont alors préconisées et reprises par le règlement du PQ. Parmi elles, on peut citer l'interdiction d'occupation des locaux pour des personnes dont l'évacuation serait difficile (EMS, clinique...) et la construction d'un front bâti sur au moins 50% des façades les plus exposées aux voies. Ces deux mesures à elles seules permettent principalement d'agir sur le nombre potentiel de personnes impliquées en cas d'accident et sur l'effet protecteur des bâtiments.

Bruit. Les périmètres constructibles sont situés à proximité immédiate des voies ferrées dans un environnement relativement bruyant (bruit ferroviaire et bruit routier). Cependant, les valeurs limites d'immission (Lr) fixées par l'ordonnance fédérale en matière de protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB) pour un degré de sensibilité au bruit III, sont respectées pour les locaux d'activités professionnelles (bureaux, hôtellerie, commerces, etc.) Pour le logement, aucun local à usage sensible au bruit ne doit être implanté en bordure directe des voies ferrées CFF. Le cas échéant, des mesures constructives devront être entreprises pour protéger les habitants des nuisances sonores.

Pollution de l'air. Les valeurs limites de polluants atmosphériques (CO₂ et PM10) fixées par l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPair) sont dépassées au centre ville de Renens. Cependant, l'accroissement envisagé de l'offre TP et la très faible augmentation du trafic motorisé généré par le PQ ne sont pas de nature à péjorer la situation.

Pollution des sols. Les terrains inclus dans le périmètre du PQ sont recensés en qualité de «site pollué ne nécessitant ni surveillance, ni assainissement.» En conséquence, les matériaux d'excavation devront faire l'objet d'un tri et être éliminés selon les filières adéquates.

Vibrations et sons solidiens. La réglementation du PQ impose que les futures constructions soient conçues de manière à éviter, les vibrations et la transmission des sons solidiens à l'intérieur des locaux.

Energies. Les bâtiments nouveaux doivent être conçus de manière à éviter le gaspillage des énergies conformément à la loi vaudoise sur l'énergie (LVLEne). Le règlement du PQ encourage la réalisation de bâtiments atteignant des performances énergétiques sensiblement supérieures aux normes en vigueur. Dans ce cas, la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) accorde un bonus de + 5% dans le calcul des droits à bâtir attribués par le PQ.

Valeurs naturelles. Les arbres existants à l'est du site représentent les seules valeurs naturelles identifiées à l'intérieur du PQ. Ces derniers seront vraisemblablement arrachés lors du chantier. La Municipalité est compétente pour fixer les conditions de leur remplacement dans le cadre des travaux de construction. A noter que les aménagements de surface prévus dans le cadre du projet «Rayon vert» font la part belle à la verdure ce qui contribuera à améliorer la qualité paysagère et écologique du lieu. Par ailleurs, une charte intercommunale régissant les espaces verts de Renens, Chavannes-près-Renens, Ecublens et Crissier est en cours d'élaboration. Les principes contenus dans ce document seront appliqués.



Les arbres situés à l'Est du site

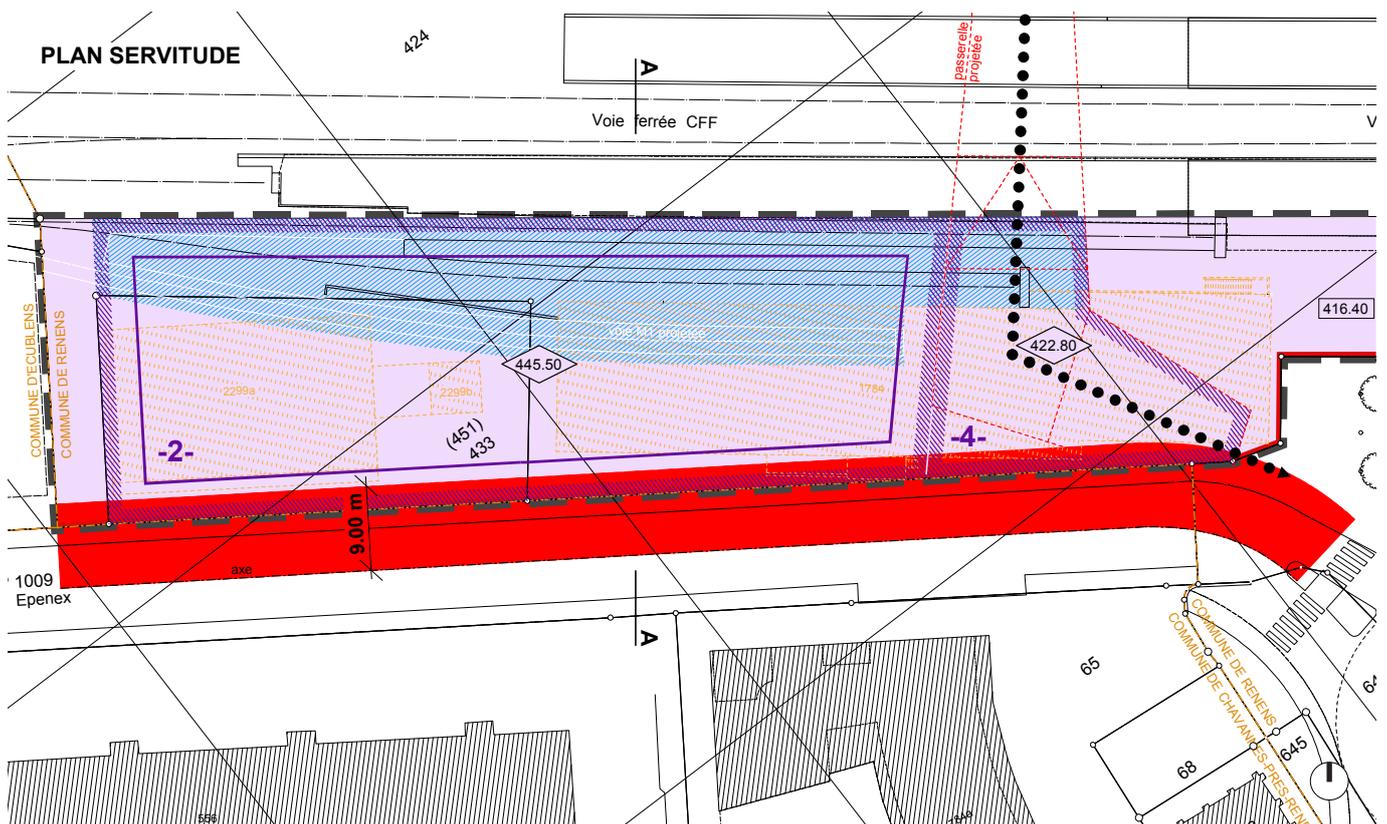
3.2 Création et maintien du milieu bâti

Bâti existant. Notée 3 au recensement architectural, la gare représente un bâtiment à valeur patrimoniale et historique qui est prévu d'être maintenu. Il peut être transformé ou agrandi. Les autres bâtiments présents à l'intérieur du périmètre du PQ sont prévus d'être démolis.

Bâti nouveau. Les constructions nouvelles prévues dans le cadre du PQ feront l'objet d'un concours d'architecture sur invitation ou de mandats d'étude parallèles. Cette procédure, non soumise à la loi vaudoise sur les marchés publics (LVMP) en raison du financement privé de l'opération, sera organisée par les CFF, propriétaire des terrains. Le périmètre et le programme du concours seront définis d'entente avec les partenaires concernés et notamment avec les communes de Renens et de Chavannes-près-Renens, propriétaires du DP adjacent. Une fois réalisé, le nouveau quartier modifiera de manière durable le visage du centre ville tant par la qualité des constructions que par la qualité des aménagements de l'espace public.

Servitudes existantes. Les parcelles CFF n° 433 et 424 sont grevées chacune d'une servitude d'alignement en bordure de l'avenue d'Epenex (9.00 m à l'axe). Ces servitudes n° 156005 et n° 156019 datent respectivement de 18.06.1942 (290'162 - ID.2008/004277) et 10.06.1947 (290'162 - ID.2008/004279). Les bénéficiaires sont les propriétaires des parcelles voisines n° 63 et n° 65 sises sur la commune de Chavannes-près-Renens. Ces servitudes sont prévues d'être radiées pour permettre la réalisation de la passerelle et une plus grande flexibilité d'usage des parcelles. Dans cette optique, une convention définissant les modalités de suppression de ces accords de droit privé sera signée avant l'enquête publique du PQ.

Les autres servitudes existantes concernent des droits d'introduction et de passage pour des canalisations d'égout. Elles sont maintenues.



En rouge : situation indicative de la servitude d'alignement en vigueur le long de l'Avenue d'Epenex - document sans échelle

Conventions. Cinq conventions ont été constituées et signées avant la mise à l'enquête du PQ dans l'optique de radier ou d'inscrire au registre foncier des servitudes et d'assurer la faisabilité des ouvrages.

1. Convention d'alignements. Convention entre les CFF et des propriétaires riverains visant à faire radier les servitudes d'alignements situés le long de l'Avenue d'Epenex et grevant les parcelles CFF n° 433 et n° 424.
2. Convention d'usage. Convention entre les CFF et la Commune de Renens permettant d'inscrire, à terme, une servitude d'usage public pour les piétons sur les surfaces non chauffées des parcelles CFF n° 433 et n° 424.
3. Convention du droit distinct et permanent (DDP) 451. Convention entre les CFF propriétaire de la parcelle n° 433 et M. Di Floriano Gianni propriétaire du DDP 451 et bénéficiaire d'un droit de superficie qui sera échu le 1^{er} septembre 2020. Le bénéficiaire a donné son accord de principe pour avancer cette échéance et renoncer à ses droits dès le PQ en vigueur.
4. Convention P+Rail. Convention entre les CFF et la Commune de Renens définissant les modalités de réalisation du P+Rail.
5. Convention passerelle. Convention entre les CFF, les TL et la Commune de Renens définissant les modalités de réalisation de la passerelle et de la mise à disposition des volumes pour le TSOL.

Parcellaire. Le PQ s'étend sur la parcelle n°433 et partiellement sur la parcelle n° 424, propriétés des CFF. Il n'est pas prévu que ces biens-fonds soient fractionnés sauf en cas de vente de tout ou partie des terrains. La partie de la parcelle comprise à l'intérieur du PQ sera gérée par la division CFF Immobilier sous réserve du gabarit réservé au développement du M1 qui sera géré conjointement avec CFF Infrastructure. Par ailleurs, côté sud, une petite partie de la passerelle déborde sur le DP de Renens et de Chavannes-près-Renens. Après consultation du Service des routes (M. Olivier Gindroz), l'ouvrage en débordement peut être réalisé sur le DP à condition qu'il ne présente pas d'inconvénient pour la circulation des véhicules et des piétons et n'offre aucune surface de plancher habitable. Le projet de passerelle et de requalification de la place de la Gare établi par le groupement «Rayon Vert» répond à ces exigences.

3.3 Développement de la vie sociale et décentralisation

La mise en oeuvre des réalisations prévues dans le cadre du PQ améliorera de manière durable la qualité du centre ville de Renens ainsi que l'attractivité du lieu. L'image de la ville s'en trouvera revalorisée ce qui contribuera à asseoir encore le statut de Renens au niveau cantonal.

3.4 Maintien des sources d'approvisionnement

Les terrains compris à l'intérieur du périmètre du PQ sont déjà bâtis. En conséquence, cette planification n'a aucune incidence sur les sources d'approvisionnement.

Annexes

1. Détermination des CFF du 6 mai 2010
2. Détermination des TL du 3 mai 2010
3. Détermination de la CPT du 26 mars 2010
4. Notice d'impact sur l'environnement (Ecoscan SA) - à part
5. Notice d'impact sur l'environnement - volet transports (Citec SA) - à part
6. Notice d'impact sur l'environnement - volet OPAM (Neosys SA) - à part

CFF Acquisitions et Ventes CP 345 1001 Lausanne

PLAREL Architectes et urbanistes associés
A l'att. de M. Pierre Meylan
Boulevard de Grancy 19A
1006 Lausanne

Lausanne, le 6 mai 2010 / GT

**Renens – Parcelles 433, 424 CFF, DDP 451
Plan de quartier (PQ) P40 « Renens-Gare-CFF-Sud »**

Monsieur,

Nous nous référons à votre courrier du 1^{er} avril 2010 concernant l'affaire susmentionnée.

L'examen des documents que vous nous avez fournis nous suggère les remarques suivantes qui doivent être prises en considération pour la suite du projet :

- Nous remarquons qu'à son extrémité côté Lausanne, le périmètre du plan de quartier laisse apparaître un « no man's land » en forme de triangle entre le quai 1 prolongé et le périmètre du PQ. Ce triangle non défini pourrait être contraignant dans le développement du projet de plan de quartier, notamment pour la réalisation de locaux en sous-sol (parking) et leurs accès.

Nous proposons donc de modifier la limite du plan de quartier selon le plan ci-joint. En rouge, nous avons indiqué la nouvelle ligne arrière simplifiée du quai 1 et en bleu une nouvelle limite de construction en sous-sol, la limite du plan de quartier pour les constructions hors-sol restant inchangée.

Au niveau du sol, la surface du triangle en jaune restera à disposition de l'Infrastructure CFF pour préserver un éventuel ripage du quai 1 contre le futur bâtiment, ainsi que le ripage des voies. En conséquence, le projet de PQ devra être (re)dimensionné afin de reprendre des charges ferroviaires et avec les mesures adéquates contre les sons solidiens et les vibrations.

En outre, le projet de la passerelle piétonne sera conçu de manière à préserver les ripages quai 1 et voies susmentionnés et l'élargissement du Passage inférieur du 1^{er} Août.

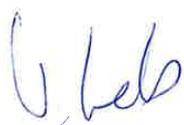
- Nous demandons aux auteurs du projet d'intégrer l'Infrastructure CFF dans l'élaboration du cahier des charges pour le concours « Architecture et aménagements », étant donné, entre autres, les points suivants à prendre en considération :
 - une éventuelle liaison en sous-sol avec le passage inférieur (PI) voyageurs piétons existant et la compatibilité du projet de PQ avec un futur élargissement de ce PI ;
 - la coordination avec les autres liaisons en gare ;
 - dans le cadre de la future réalisation, la coordination des plannings des travaux des différents lots en gare de Renens, avec, pour le projet de PQ, des éventuelles mesures constructives prévisionnelles.
- La notion de « service accessoire » n'est pas mentionnée dans les documents. Nous sommes d'avis qu'elle devrait être appliquée aux deux nouveaux bâtiments.
- D'une manière générale, la terminologie « P+Rail » doit être utilisée dans les documents du PQ en référence au produit CFF et en distinction par rapport au « P+R » (« Park and Ride », produit cantonal).
- *Rapport d'aménagement*
 - Page 10, Stationnement des vélos : Le nombre de 120 cases en vélo-station nous paraît élevé, étant donné les 180 cases de vélos qui doivent aussi être permises à l'extérieur, à l'air libre. Nous relevons l'absence de précisions relatives aux motos et scooters.
 - Page 10, Stationnement des véhicules : Le nombre de places demandées par notre division Voyageurs est de 59 P+Rail. Nous attirons également l'attention sur la notion de stationnement, qui doit être conforme à la dernière séance DGP (page 12). Cet élément est à vérifier par le chef de projet.
 - Page 13, Trafic automobile : Le chiffre de 226 cases au maximum doit être vérifié selon la remarque précédente.
 - Page 16, Servitudes existantes : Cet aspect est actuellement en cours de traitement. Les servitudes seront mises à jour. Il est nécessaire d'obtenir de la part des propriétaires privés concernés, l'accord pour la radiation des servitudes d'alignement.
- *Règlement du plan de quartier P40 :*
 - Chiffre 3.1, Affectation : Le CPG devra vérifier l'aspect de mention « activité ferroviaire ».
 - Chiffre 4.12, Mesures de construction – Toitures : « ...doivent être végétalisées » à remplacer par « ...peuvent être végétalisées ».
 - Mesures d'équipement - Stationnement des véhicules : voir remarque homonyme susmentionnée.

- *Plan de quartier – Rapport d'enquête, Annexe Transport :*
 - Dimension du stationnement : voir remarque précédente.
 - 4.4, Mobilité douce : Nous contestons l'emplacement de 300 places sécurisées pour les vélos, côté Sud des voies. Une répartition vis-à-vis du secteur Nord doit également être mentionnée.
- Nous demandons à ce que l'art. 7.1 al.2 du Règlement du plan de quartier (p. 6) soit complété comme suit:

"Les locaux d'activités professionnelles (hôtellerie, bureaux, commerces, etc.) peuvent être réalisés pour autant qu'ils respectent les valeurs limites d'immissions majorées de 5 dB (art. 42 OPB), soit 70 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit dans ce cas. En cas de dépassement de ces valeurs limites, les logements doivent être organisés de manière à éviter l'implantation des locaux à usage sensible au bruit (chambres, séjours, cuisines habitables, etc.) en bordure directe des voies ferrées CFF. »

Nous vous remercions d'avance de considérer nos remarques ci-dessus et de nous tenir informés de la suite du présent projet, respectivement de nous reconsulter lors des étapes suivantes de la procédure d'approbation de ce plan de quartier.

Nous restons à disposition pour tout renseignement supplémentaire que vous jugeriez utile et vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.



Valérie Lieb
Collaboratrice Acquisitions



Gianina Teodorescu
Assistante Acquisitions

Annexe : plan CFF ment.

Copies : I-FN-NEW-RWT
IM-BW-WE
IM-DV-WE



Plarel SA
Monsieur P. Meylan
Boulevard de Grancy 19 A
1006 Lausanne

réf. : MR-cael/chni
Traité par : Elisabeth Canomeras
e-mail : canomeras.e@t-l.ch
tél. : + 41 (0)21 621 04 37
fax : + 41 (0)21 626 10 10

v/réf. :

Renens, le 3 mai 2010

Renens : Plan de quartier Gare - CFF - Sud

Monsieur,

Pour faire suite à votre envoi du 20 avril 2010, nous pouvons vous confirmer que nous avons été consultés lors de l'élaboration du dossier d'enquête et que nos demandes ont été prises en compte. Nous n'avons donc pas d'opposition à formuler au projet, mais souhaitons faire quelques remarques.

Nous avons constaté encore quelques erreurs dans le dossier :

Rapport CITEC :

- P. 26, dernière ligne : mise en place d'un tram à fin 2016 (et non fin 2014)
- p. 27, figure 14 : la ligne 1190 tourne à Glycines et non au giratoire de la gare, qui n'existera plus.

Règlement :

- Point 6.5, p5, ajouter : « l'accès au parking souterrain ne doit pas gêner la circulation des transports publics »

Ce dernier point est à prendre en compte dans l'élaboration du projet, notamment la position de la sortie du parking souterrain, ainsi que la position des places de stationnements en surface qui devront être étudiées de manière soigneuse afin de s'intégrer aux projets d'aménagement de la place, de la passerelle et aux passages de nouvelles lignes de bus.

En ce qui concerne le bâtiment Est, le projet devra être coordonné avec le projet d'une nouvelle ligne aérienne trolleybus afin d'optimiser la position des mâts ou de permettre des ancrages en façades du nouveau bâtiment.

Nous attirons votre attention sur le fait qu'une ligne de chemin de fer tel que le m1 peut engendrer des nuisances. Il ne pourra en aucun cas nous être reproché des perturbations sonores, électromagnétiques, électriques (courants vagabonds dus au courant continu en particulier) ou vibratoires. Les éventuelles mesures visant à contrer ces effets ne peuvent nullement être mises à notre charge.



2/2

Nous vous rendons également attentif au fait qu'en dehors des heures d'exploitation du m1, nous pratiquons des travaux d'entretien de nuit pouvant être bruyants.

L'élaboration du projet, dès la phase de concours, devra se faire en étroite collaboration avec la société TSOL SA, afin de définir les mesures techniques, de sécurité et d'exploitation à mettre en œuvre.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur, salutations distinguées.

Transports publics de la région lausannoise sa

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Badoux'.

Marc Badoux

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'E. Canomeras'.

Elisabeth Canomeras

Copie : CFF – Immobilier – Développement Ouest, Monsieur G. Mottier

Questionnaire cpt pour les projets de planification
Renens / PQ Gare CFF sud

Version provisoire



Version définitive



1	Données de base	
	1.1	Adresse
		> Commune
		1020 Renens
		> Rue
		av. d'Epenex – Av. de la Gare
		> Propriétaire(s)
		CFF Immobilier
	1.2	Affectation
		> Actuelle
		Zone industrielle non contigu
		> Projetée
		Mixte
		> Le secteur fait-il partie d'un chantier d'étude du SDOL ? Si oui, lequel?
		chantier 2 Bussigny-Sébeillon, ch2-G
		> Le secteur fait-il partie d'un pôle de développement économique ?
		Oui
	1.3	Surfaces
		> Parcelle(s)
		7'633 m2
		> SBP / CUS / COS
		SBP : 26'750 m2 / CUS : 3.5 (actuel : 1)
	1.4	Etat d'avancement du projet
		Inclus dans le périmètre du concours "gare de Renens" 2007, dans rapport d'étude préliminaire, lot 2, 2008 et dans le rapport d'avant-projet "rayon vert", décembre 2009. Le dossier du plan de quartier "Renens Gare" est validé par le GD/ch2-G en mars 2010 et est en consultation auprès de la Municipalité avant l'examen préalable des services.
	1.5	Liste des études annexes (EIE, étude trafic, etc.)
		- 47 OAT
	1.6	Position de la Municipalité
		favorable au projet d'urbanisme, favorable à un concours d'architecture subséquent au pq; le volet convention (équipement, contribution, plus-value) est traité de manière globale dans le cadre du GS financement du projet de la gare et devra être réglé

000 10 détermination CPT renens Gare CFF sud 26 03 2010.doc

			avant l'enquête publique.
	1.7	Observations de la Commune sur le projet	Le périmètre du pq étant par endroits en limite du territoire communal, une coordination étroite avec les communes voisines est nécessaire.
2	Conformité au SDOL selon les critères (à remplir par la cpt)		
	2.1	Vocation (affectation, densité)	
		<p><i>Vocation :</i> Le projet est conforme à la vocation prévue dans ce secteur par le SDOL et ses annexes. La cpt recommande cependant à la commune de se déterminer sur la mixité voulue dans ce périmètre. En effet, le règlement n'impose aucun ratio, ce qui risque d'aboutir à un développement monofonctionnel. L'introduction d'un ratio de logement ou d'activité permettrait d'assurer une réalisation mixte dans ce périmètre.</p>	
	2.2	Structuration (forme urbaine, espaces publics, aménagements extérieurs)	
		<p><i>Attiques :</i> Le plan prévoyant le décrochage de 2m au niveau de l'attique semble contraignant et pas nécessaire. D'autres règles devraient être utilisées (p. ex. ratio de surface par rapport à l'étage inférieur) laissant plus de souplesse aux concurrents du futur concours d'architecture.</p>	
	2.3	Mobilité (TP, TNM, TIM, stationnement)	
		<p><i>Accès :</i> Il faut réfléchir à l'accès au parking souterrain ; la cpt recommande d'indiquer les accès au parking souterrain en tenant compte de la génération de trafic supplémentaire sur les communes voisines selon leur emplacement.</p> <p><i>Stationnement :</i> La cpt recommande d'intégrer l'ensemble des places de parc dans le périmètre du PQ sauf les besoins pour le kiss+ride, les taxis et l'accès à l'hôtel qui pourront se placer sur le domaine public (cf. projet de la gare).</p> <p>En terme de nombre de places de stationnement, il faut faire référence à la norme VSS, ou fixer un plafond à 196 places (selon programme indiqué dans le rapport 47 OAT).</p> <p><i>Vélo :</i> Il faut différencier les besoins pour le PQ de ceux de la gare. Or le PQ ne prend pas tous les besoins en compte en termes de stationnement vélo. 300 places sont prévues pour le bike+ride de la gare, cependant il manque les stationnements vélo à l'intention du programme du PQ.</p>	
	2.4	Environnement (paysage, air, bruit)	
		<p><i>Bruit :</i> Pour se protéger contre le bruit ferroviaire, il pourra être fait usage de double parois.</p>	

3	Recommandation de la cellule de pilotage technique lors de sa séance du 26/03/2010	
	3.1	Stratégie de mise en œuvre :
		Trois conventions sont en cours : une pour la passerelle, une pour les infrastructures tl et une pour le plan de quartier. La cpt encourage la réalisation d'un concours d'architecture.
	3.2	Suite à donner :
		La présente détermination est transmise à la commune de Renens.