

COMMUNE DE *RENENS*

« Plan de quartier P41 - *Les Entrepôts* »

RAPPORT D'AMENAGEMENT

ATTACHE AU PLAN DE QUARTIER (47 OAT)

Dossier technique

version examen préalable : 11.01.2013

version examen complémentaire : 22.07.2013

version enquête publique : 15.08.2013



KCAP Architects&Planners

Wasserwerkstrasse 129, CH 8037 Zürich

Téléphone : 0041-(0)44 35 01 651

zuerich@kcap.eu

Le rapport d'aménagement est un document établi à titre informatif conformément aux dispositions de l'article 47 de l'ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT) et des articles 13 et 14 du règlement d'application de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLATC). Il est destiné à l'autorité cantonale chargée de l'approbation des plans et des règlements.

Les informations qu'il contient ont une valeur indicative. Elles ne constituent pour les particuliers aucune contrainte et pour les autorités aucune obligation.

Durant la mise à l'enquête du plan de quartier, ce rapport peut être consulté mais son contenu ne peut être sujet à opposition.

## TABLE DES MATIERES

0. PRESENTATION RESUMEE	Page 5
0.1 Contexte et procédure	
0.2 Composition du dossier	
1. RECEVABILITE	Page 5
1.1 Personnes qualifiées (art. 5a LATC)	
1.2 Conditions formelles relatives à la composition du dossier (art. 12 et 13 RATC)	
1.3 Documents particuliers (art. 3 REIE)	
2. JUSTIFICATION	Page 6
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. CONFORMITE	Page 17
3.1 Loi fédérale sur l'aménagement du territoire	
3.2 Planifications de rang supérieur	
4. ANNEXES	Page 21
4.1 Illustrations bâtiments et espaces publics	
4.2 CPT du SDOL	
4.3 Silo Renens Parcelle Fenaco	
5. IMPRESSUM	Page 35



## **0. PRESENTATION RESUMEE**

### **0.1 CONTEXTE ET PROCEDURE**

Le plan de quartier des Entrepôts (Numéro 41) 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.

### **0.2 COMPOSITION DU DOSSIER**

Le présent rapport constitue le rapport justificatif selon l'article 47 OAT pour le plan de quartier des Entrepôts.

Le dossier est constitué des documents suivants :

- Un plan de situation à l'échelle 1:500 et des coupes à l'échelle 1:500,
- Un règlement,
- Le présent rapport justificatif comprenant des illustrations (47 OAT),
- L'étude d'impact sur l'environnement

## **1. RECEVABILITE**

### **1.1 PERSONNES QUALIFIEES (art. 5a LATC)**

Conformément aux directives cantonales, la démonstration de la recevabilité du projet doit être faite. Elle porte sur 3 points auxquels le dossier répond :

- Le Plan de quartier
- La composition du dossier est conforme aux dispositions des articles 12 et 13 RATC,
- Le Plan de quartier est accompagné de l'étude d'impact.

Le Plan de quartier a été établi sur la base d'un mandat d'étude parallèle remporté par :

- KCAP Architects&Planners, urbanistes/ architectes
- Buchhofer AG, ingénieurs en mobilité et experts environnement
- KCAP bv, paysagistes.

### **1.2 CONDITIONS FORMELLES RELATIVES A LA COMPOSITION DU DOSSIER (art. 12 et 13 RATC)**

L'établissement du dossier a été suivi par un comité de pilotage

composé de représentants des propriétaires et de la commune. Le SIPAL-Etat de Vaud, en tant que futur propriétaire a été associé à cette démarche.

Ce groupe a conduit l'élaboration du plan de quartier en menant le processus et les études nécessaires.

Le projet a fait suite à un mandat d'étude parallèle mené par CFF SA qui a permis de proposer un concept urbanistique.

Le calendrier des principales étapes a été le suivant :

- Mandat d'étude parallèle : 2008
- Élaboration avant-projet du plan de quartier : 2008-09
- Accord de la municipalité (art. 45 LATC) : 2009
- 1<sup>er</sup> préavis de la cellule de pilotage technique du SDOL (CPT) (ci-joint), mars 2009
- Première consultation des propriétaires concernés (art. 68 LATC) : 2008
- Deuxième consultation des propriétaires concernés (art. 71 LATC) : 2009
- Intégration du SIPAL dans le projet en vue de la construction du CEOL : 2010
- Intégration de FENACO groupe dans le projet : 2010
- 2<sup>ème</sup> préavis de la cellule de pilotage technique du SDOL (CPT) (ci-joint): août 2012
- Information à la population, avec exposition publique du projet de gymnase au Forum d'Architectures à Lausanne : du 9 au 25 novembre 2012 (art. 3 LATC)
- Information à la population via le point du site internet de la commune "Renens en mouvement", via le journal communal "Carrefour info Renens" de décembre 2012 pour le lauréat du concours du CEOL et de juin 2013 pour annoncer la prochaine enquête publique du plan de quartier (art. 3 LATC)
- Examen préalable : janvier 2013
- Information à la population, soirée publique d'information et de débat avant l'enquête publique, avec représentants politiques du Canton et de la commune : 26 août 2013 (art.3 LATC).
- Enquête publique : automne 2013

### **1.3 DOCUMENTS PARTICULIERS (art. 3 REIE)**

-Une étude particulière fait partie du dossier, il s'agit de l'étude d'impact sur l'environnement.

- Une étude OPAM a été réalisée par le bureau Ernst Basler & Partner (EBP)

## **2. JUSTIFICATION**

### **2.1 NECESSITE DE LEGALISER EN ZONE A BATIR (art. 15 LAT)**

L'établissement d'un Plan de quartier permet de répondre aux caractéristiques spécifiques des lieux et à la localisation stratégique au cœur du quartier de la gare de Renens avec une excellente desserte en transports publics locaux, régionaux et nationaux. Par le Plan de quartier, ce secteur actuellement utilisé comme zone d'activités artisanales et de stockage verra augmenter l'attractivité de la ville et le quartier se valoriser par l'offre

d'une mixité d'affectation comprenant des logements, des logements étudiants/formation, des surfaces de bureaux, des locaux commerciaux et un gymnase.

D'ici à 2020, les perspectives démographiques prévoient 100'000 nouveaux habitants dans le canton, ce qui impliquerait la création de 50'000 nouveaux emplois pour conserver le rapport habitants-emplois actuel. Un objectif de la législation fédérale est d'assurer une utilisation mesurée du sol, de contenir l'étalement urbain et développer des logements de qualité.

Dans les centres cantonaux et le périmètre compact de leur agglomération, en particulier dans les sites stratégiques, la densité humaine minimale (rapport entre le potentiel en habitants + emplois et la surface brute) doit au moins atteindre 200 personnes + emplois par hectare.

En parallèle du concours puis du projet Renens Entrepôts le SIPAL a procédé à une étude de faisabilité pour déterminer le site le plus adapté à l'implantation du CEOL (Centre d'Enseignement post-obligatoire de l'Ouest Lausannois). A l'issue de cette étude, c'est le site des Entrepôts qui a été retenu pour répondre aux besoins futurs en matière de formation gymnasiale, au cœur du bassin de population à desservir.

Le CEOL n'ayant pas été intégré initialement dans le plan de quartier, l'impact a porté sur trois aspects : la planification, le contenu et la mise en œuvre.

De même, FENACO groupe, propriétaire du silo adjacent a été sollicité par la Ville de Renens pour se joindre au projet Renens Entrepôts afin d'y réaliser des logements étudiants/formation « appart-hôtel » en lieu et place du Silo. Cette programmation décidée d'un commun accord avec la municipalité et les autres partenaires du projet participe à l'attractivité générale du quartier Renens Entrepôts.

Le plan de quartier rend possible une augmentation de l'utilisation du sol et la création de nouveaux logements, des lieux de travail et d'éducation de qualité.

## **2.2 PERIMETRE D'AMENAGEMENT ET DISPONIBILITE DU SITE**

Le périmètre de planification constitue un ancien plateau ferroviaire séparé fonctionnellement et topographiquement de son environnement immédiat. Il est bordé de part et d'autre de plans de quartier en force. Le périmètre défini est donc opportun.

Propriétaires des parcelles

Le périmètre du plan de quartier comprend 5 parcelles appartenant à trois propriétaires :

les parcelles no 668, 684 et 1382, propriétés de CFF SA,  
la parcelle 729, propriété de FENACO SA  
la parcelle 2701, propriété de Migrol AG.

Les parcelles no 684 et 1382 constituent deux DDP :

- numéro 684, Entreprise Mauerhofer&Zuber (échéance 2052)

- numéro 1382, Entreprise Masson (échéance 2055),

Occupation actuelle

Le périmètre du plan de quartier est actuellement en zone industrielle. Les terrains sont aujourd'hui occupés par des bâtiments avec des activités artisanales et de stockage.

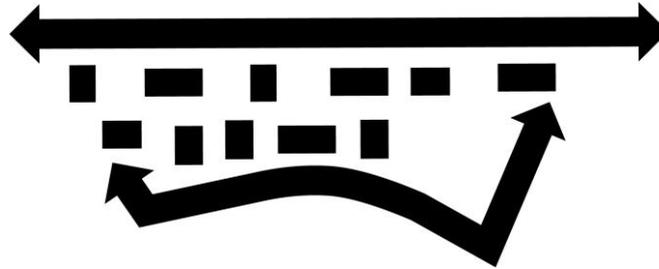
### **2.3 DEMONSTRATION DE L'EQUIPEMENT DU TERRAIN (art. 19 LAT)**

Le terrain étant déjà affecté, il a été précédemment équipé. L'accessibilité tous modes au site est actuellement assurée par la Rue du Simplon et la rue du Silo.

L'état futur du réseau sera qualitativement et quantitativement mis à jour, en accord avec les futurs usages, dès lors qu'il sera figé par la convention d'équipement.

## 2.4 CARACTERISTIQUES DU PROJET

### Concept

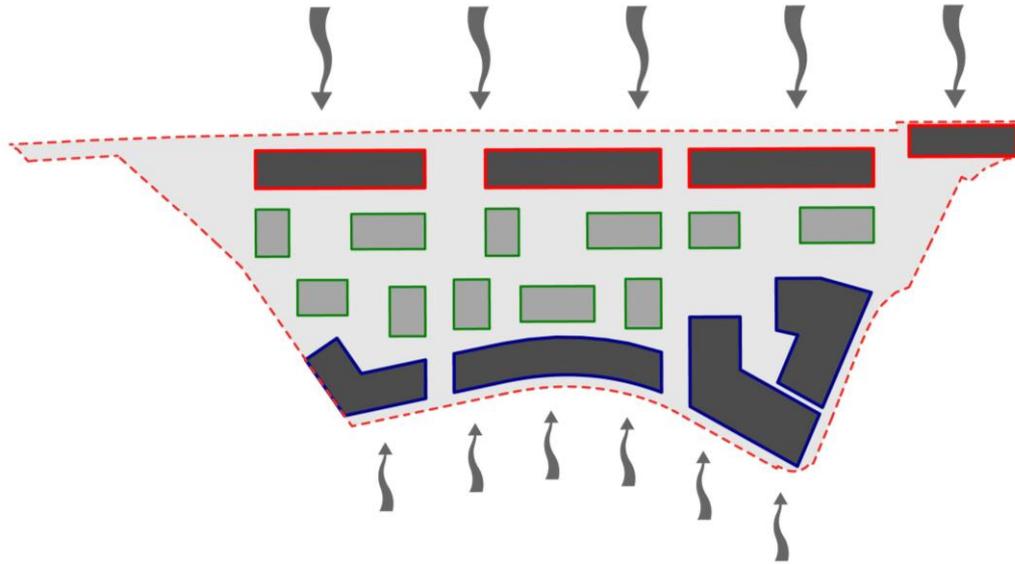


### Concept Structure

Le périmètre du plan de quartier est un lieu à proximité du centre et de la gare dont les terrains, anciennement à l'usage des chemins de fer se transforment en zone urbaine. Les qualités de ce type de site sont leurs multiples possibilités d'accès, une excellente desserte par les transports en commun et la proximité de zones mixtes (logements, équipements, commerce). Ces terrains ont aussi pour avantage d'offrir une structure urbaine intéressante concernant leur organisation, leur histoire et l'existence de bâtiments aux typologies atypiques. Ces surfaces sont également riches d'un point de vue des "matériaux spatiaux", comme les espaces végétalisés ou les voies ferrées. Harmoniser ces qualités au nouveau développement permet la création d'un territoire qui s'incorpore naturellement dans son environnement et contribue à l'urbanité de la ville.

Le concept se traduit par une structure urbaine qui dérive de la structure existante. Un axe généreux, sous forme d'une allée vivante est implanté au centre du terrain. Cet axe constitue une liaison transversale allant de la rue du Silo à la Gare de Renens et est réservée à l'usage des piétons et vélos. Les connexions Nord-Sud existantes entre les hangars de stockage sont converties en routes résidentielles et se connectent avec une rue secondaire le long des voies ferrées. Cette structure intrinsèque du quartier dessine les contours de périmètres qui peuvent être développés avec une certaine souplesse typologique. Ceci permet de développer le site sans blocage lié aux parcelles qui ne sont pas disponibles immédiatement, comme celles de Masson&Cie ou de Mauerhofer&Zuber.

## Urbanisation



### Concept Zones typologiques

Le site est divisé en 3 zones typologiques. Les volumes nord et sud créent et protègent un monde intérieur qui s'articule autour de la liaison piétonne et vélo. Les volumétries composent une combinaison d'espaces semi-publics et d'espaces privés.

1. Le long des voies ferrées s'aligne une urbanisation haute (6-9 étages) qui fait office de barrière contre le bruit.

Pour obtenir une silhouette diversifiée côté voies, les périmètres de construction A1, A2 et A3 peuvent être surélevés de 3 niveaux à partir de la cote 435 avec une emprise maximale de 2/3 de la surface du dernier étage. Les bâtiments sont destinés à des activités artisanales au rez, artisanales et commerciales et à des locaux de bureaux aux étages.

Le silo sur le périmètre de construction A4, à l'extrémité Est du site des Entrepôts sera converti en logements étudiants/formation type « appart-hôtel », avec une cafétéria ou autre activité commerciale en rez-de-chaussée. Il complète ainsi les activités existantes et nouvelles.

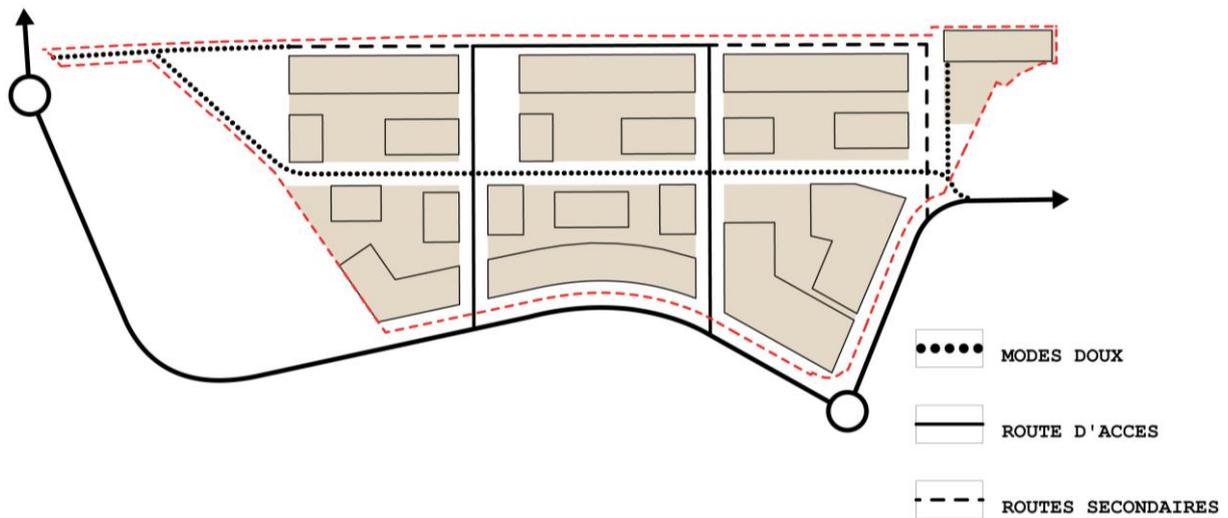
2. Le long de la liaison piétonne sont placées des villas urbaines avec un maximum de 4 niveaux plus attique qui accueillent des logements familiaux. Ces bâtiments autonomes permettent une certaine perméabilité du quartier et lui donnent un caractère individuel.

3. Suivant la courbe de la rue du Simplon s'organise un ruban d'immeubles collectifs et le gymnase. Cette disposition assure une protection phonique du cœur d'îlot. Les bâtiments favorisent au niveau de la rue l'implantation d'activités, services, commerces, bureaux dont les façades seront largement ouvertes sur la rue. Ces programmes de simple ou double hauteur absorbent la différence de niveau entre rue et îlot. Les étages supérieurs sont destinés à des logements collectifs et à l'angle de la Rue du Simplon et de l'Avenue du Silo se trouve le CEOL.

Le long de la liaison piétonne et cycliste se trouvent de nouveaux espaces publics qui offrent un programme diversifié destiné aux habitants du quartier. Dans les villas urbaines se trouvent des fonctions socio-économiques participant ainsi à la vie sociale du site.

La partie ouest du site des Entrepôts reçoit une fonction particulière permettant la connexion du quartier des Entrepôts à la gare de Renens par la création d'une passerelle publique. Le PALM et le SDOL demandent en effet la création d'une connexion piétonne et vélo à la gare de Renens. Vu les usages prévus, ce lien entre le quartier des Entrepôts et la gare permettra l'émergence d'un quartier uni et renforcé où les modes doux seront efficaces et sécurisés.

## Mobilité



### Concept mobilité

Le quartier des Entrepôts est desservi par deux routes internes qui forment un système de boucle avec une route secondaire le long des voies ferrées. Toutes les routes internes au quartier sont conçues comme une zone de mobilité mixte permettant également l'accès véhicule.

Le quartier est traversé d'Est en Ouest par un axe central réservé aux mobilités douces. Cet espace public majeur relie l'ensemble du quartier à la gare CFF de Renens pour les piétons et les cyclistes. La différenciation entre les espaces est faite par des changements de matériaux, des marquages au sol ou des plantations. La zone de mobilité mixte doit être à niveau, c'est-à-dire ne pas avoir de trottoir etc., afin de favoriser les liaisons piétonnes et vélo.

### Stationnement

Le stationnement dans le quartier est regroupé dans cinq sous-sols compacts et efficaces. Le nombre maximum des places est fixé à 532.

Ce nombre maximum de places est conforme à la norme en vigueur, actuellement VSS 640.281, qui prescrit une réduction des besoins limites du fait de l'offre en transports publics, et à la mesure AT-5 du plan des mesures OPair 2005 du canton, qui prescrit d'utiliser le bas de la fourchette de la norme.

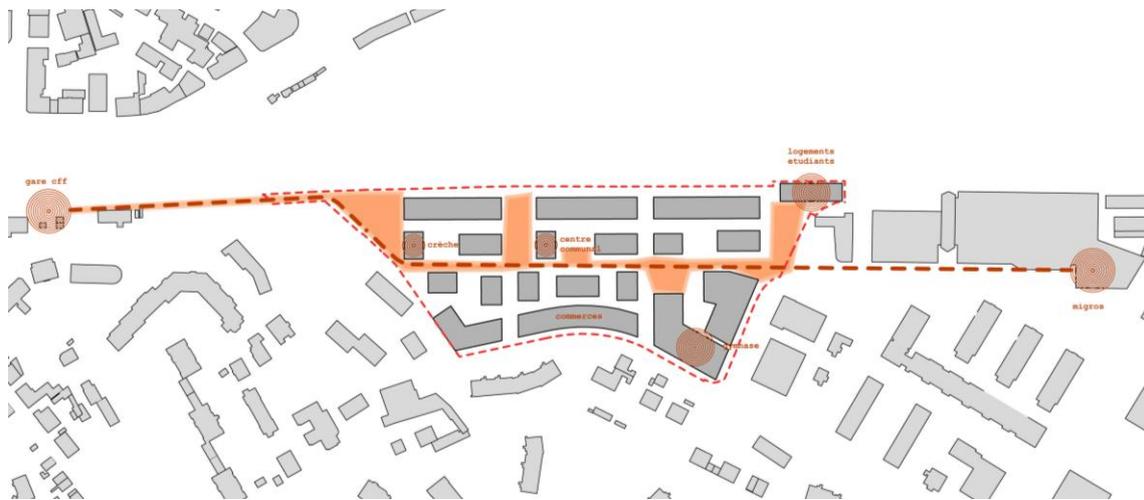
Du point de vue des services cantonaux, le projet se situe clairement dans l'aire d'influence directe de la gare CFF (on peut y ajouter, pour compléter, la ligne 25 et le futur tram, deux axes d'importance d'agglomération). Il se trouve de plus dans une position centrale, à proximité d'un nombre important de services. Cela justifie le choix d'une localisation de type A, contrairement à ce que proposent deux études sur le site. De plus, ce choix est en totale conformité avec les objectifs communaux, régionaux, cantonaux en matière d'aménagement du territoire et de mobilité.

L'utilisation du bas de la fourchette de la localisation A signifie une réduction à 20% des besoins limites, soit un nombre de places de l'ordre de 532.

Les calculs en lien avec les besoins en place de stationnement étaient au départ basés sur la fourchette haute de la classe B et ont été maintenus tels quels dans le rapport d'impact à ce stade, malgré l'application de la fourchette basse de la classe A. En effet, 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.

La desserte des parkings souterrains se fait depuis la rue du Simplon et depuis la rue longeant les voies ferrées afin de réduire le trafic automobile au minimum au profit des modes de transport doux. Le stationnement de courte durée (visiteurs) se fait par les parkings accessibles depuis la rue du Simplon. D'éventuelles places livraison et stationnement de courte durée, la position des arrêts de bus prévus, et plus généralement la requalification de la rue du Simplon seront définis par un futur projet routier, à réaliser avant l'ouverture du CEOL. L'excellent réseau de transport en commun disponible permet le développement d'un quartier en ce sens exemplaire. Avant le changement des voies de marchandises la possibilité d'un raccordement à la desserte ferroviaire permettra le maintien d'activités artisanales sans générer de trafic supplémentaire.

## Espaces extérieurs



### Concept programmation

La qualité des espaces extérieurs publics, collectifs ou privés, sont garants et vecteurs de la qualité de vie des habitants et génèrent l'atmosphère de leur quartier. Autour de la liaison piétonne, un intérieur protégé d'espaces non bâti s'ouvre. Les espaces ouverts se déclinent en une combinaison d'espaces privés, semi-privés et publics.

Autour de chaque bâtiment un espace extérieur privé, soit un jardin, soit une terrasse, appartenant aux bâtiments doit être créé.

Les aménagements extérieurs compris à l'intérieur du PQ sont conçus comme un ensemble de manière à garantir une unité de traitement entre l'existant, les aires réaménagées et les nouvelles aires. Le plan d'aménagement des espaces public intègre un concept pour les places publiques, la liaison piétonne et les rues adjacentes.

## Environnement

La création d'un quartier respectueux de son environnement est indispensable. Les points clefs concernant le développement durable portent sur :

- la conception de bâtiments performants et ayant un impact minime sur l'environnement
- vu l'excellente desserte par les transports collectifs, adopter une politique restrictive vis-à-vis de l'usage de la voiture et des capacités de stationnement et encourager les transports doux par la création de passages piétons et vélos
- la création d'espaces verts ouverts au public pouvant proposer une communication pédagogique sur les questions d'environnement
- minimisation des émissions de bruit
- contrôler les rejets au profit de l'infiltration, et développer la récupération et le stockage des eaux de pluie pour approvisionner en eau les sanitaires et les besoins des jardins et plantations
- la gestion des eaux pluviales (dans l'esprit de limiter les consommations de cette ressource précieuse et rare).
- l'élaboration d'une stratégie d'approvisionnement énergétique

permettant d'adapter l'offre à la demande dans une perspective de développement durable

L'impact sur le réseau existant a été établi par le bureau RIBI SA ingénieurs hydrauliciens, du point de vue quantitatif (vérification du dimensionnement des collecteurs) et du point de vue qualitatif (état des collecteurs, séparation des eaux). Ce document se trouve en annexe de l'étude d'impact sur l'environnement.

### **Développement du site et lots**

Le périmètre du site des Entrepôts est divisé en lots pouvant être développés de manière autonome. La nouvelle urbanisation basée sur la structure existante permet de réaliser le développement en prenant en compte les fonctions sur le lieu et de compléter les phases en relation avec les DDP.

L'entreprise Masson et cie SA étant bénéficiaire d'un DDP, ce site garde une possibilité d'évolution dans ses configurations et usages actuels, tout en prévoyant son développement à long terme.

### **Développement du site et aspects fonciers**

Le développement du site est coordonné avec la situation foncière: en vue de la construction du Centre d'Enseignement de l'Ouest Lausannois, les CFF prévoient la vente d'une surface d'environ 4'917 m<sup>2</sup> émanant de la parcelle n°684 pour 1'687 m<sup>2</sup> et de la parcelle n°668 pour 3'230 m<sup>2</sup>. Cette vente interviendra dès l'entrée en force du plan de quartier. A cette fin, le droit distinct et permanent (DDP) n°900 inscrit sur la parcelle n°684 a été racheté par CFF SA. la parcelle n°1382 constitue un DDP. Le développement du site se fera en prenant en compte cette condition.

La parcelle n°668 est propriété de CFF SA. Elle se déploie en partie sur les voies ferrées. Une partition de cette parcelle est envisagée afin de correspondre à la délimitation envisagée dans le Plan de quartier. Cette parcelle demeurera propriété de CFF SA.

La parcelle n°729 est propriété de Fenaco qui peut mettre en œuvre son projet. Les servitudes actuellement enregistrées et qui garantissent l'accessibilité du site perdurent. Une modification de la limite avec la parcelle voisine no 699 est prévue.

Tout ou partie de l'aire des circulations et des espaces publics sera versée dans un premier temps au domaine privé communal. Cette mesure transitoire est nécessaire au vu des délais de réalisation du CEOL. Dans un délai d'un an après la mise en vigueur du pq, la Commune établira et soumettra à l'enquête publique un projet routier, conformément l'art 13 LRou, en vue du transfert au domaine public communal des surfaces en question.

Une convention foncière et financière est en cours de négociation. Elle règle les aspects fonciers du projet, les modalités de réalisation des équipements collectifs, ainsi que la contribution financière des propriétaires aux équipements communautaires liés au développement du quartier. Conformément à la LATC, elle sera signée par la Commune et les propriétaires fonciers du Plan de quartier avant l'approbation préalable par le département compétent.

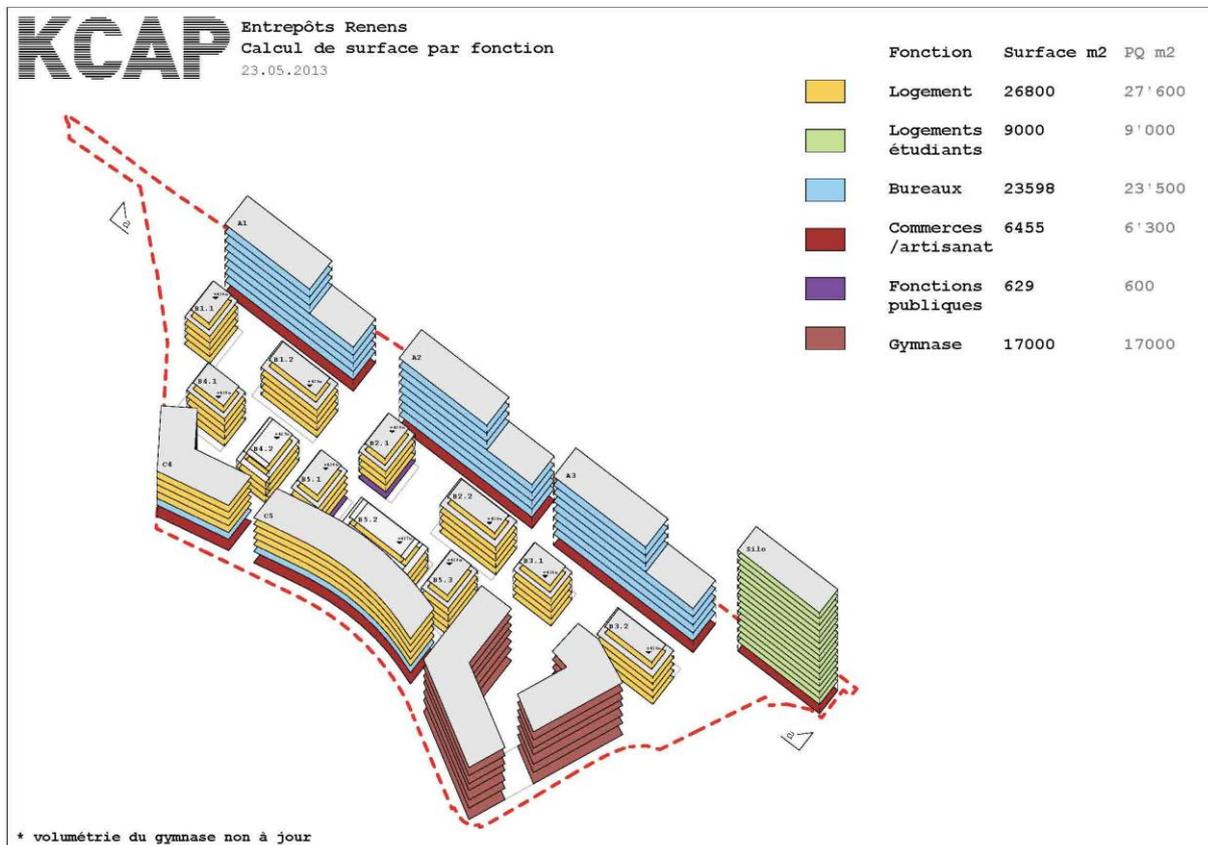
## Caractéristiques chiffrées du projet :

Surface du terrain: 34'945 m<sup>2</sup>  
 Capacité constructive: 84'000 m<sup>2</sup>  
 Places de parc: max. 532  
 CUS: 2.4

Logements: 27'600 m<sup>2</sup>  
 Logements étudiants: 9'000 m<sup>2</sup>  
 Bureaux: (prévus pour CFF SA): 23'500m<sup>2</sup>  
 Commerces/artisanat : 6'300 m<sup>2</sup>  
 Equipements (para)publics, max: 1'340 m<sup>2</sup>  
 CEOL: 17'000 m<sup>2</sup>

Nouveaux habitants (50m<sup>2</sup>/personne, 30m<sup>2</sup>/étudiant): 810 (530+280)  
 Nouveaux emplois CFF SA: 1'300  
 Nouveaux emplois divers (50m<sup>2</sup>/personne) : 140  
 Nouveaux emplois CEOL 300  
 Nouveaux étudiants CEOL 1'300

Ainsi, la mixité du site en dehors du périmètre du CEOL correspond à un ratio de 55% de surfaces destinées au logement pour 45% destinées aux activités; le potentiel d'habitants/emplois du site sur la base de ces chiffres est d'environ 2'250 hors enseignants, collaborateurs et étudiants du CEOL. La discussion sur la densité du quartier est précisée plus loin, au point 3.2-PALM.



### **3. CONFORMITE**

#### **3.1 LOI FEDERALE SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

Le projet respecte les buts et les principes régissant l'aménagement fixé par la loi fédérale sur l'aménagement du territoire selon les 4 thèmes majeurs (articles 1 et 3 LAT):

- protection du milieu naturel,
- création et maintien du milieu bâti harmonieusement aménagé,
- développement de la vie sociale et décentralisation,

#### **3.2 PLANIFICATIONS DE RANG SUPERIEUR**

##### **Plan directeur cantonal (PDCn)**

Le Plan directeur cantonal prend en compte tous les aspects de la vie quotidienne ayant un effet sur l'organisation du territoire vaudois et identifiant les mesures à prendre afin d'assurer un développement territorial harmonieux, tant sur le plan de l'économie, que de la qualité de vie et de l'environnement.

Les mesures suivantes 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 »

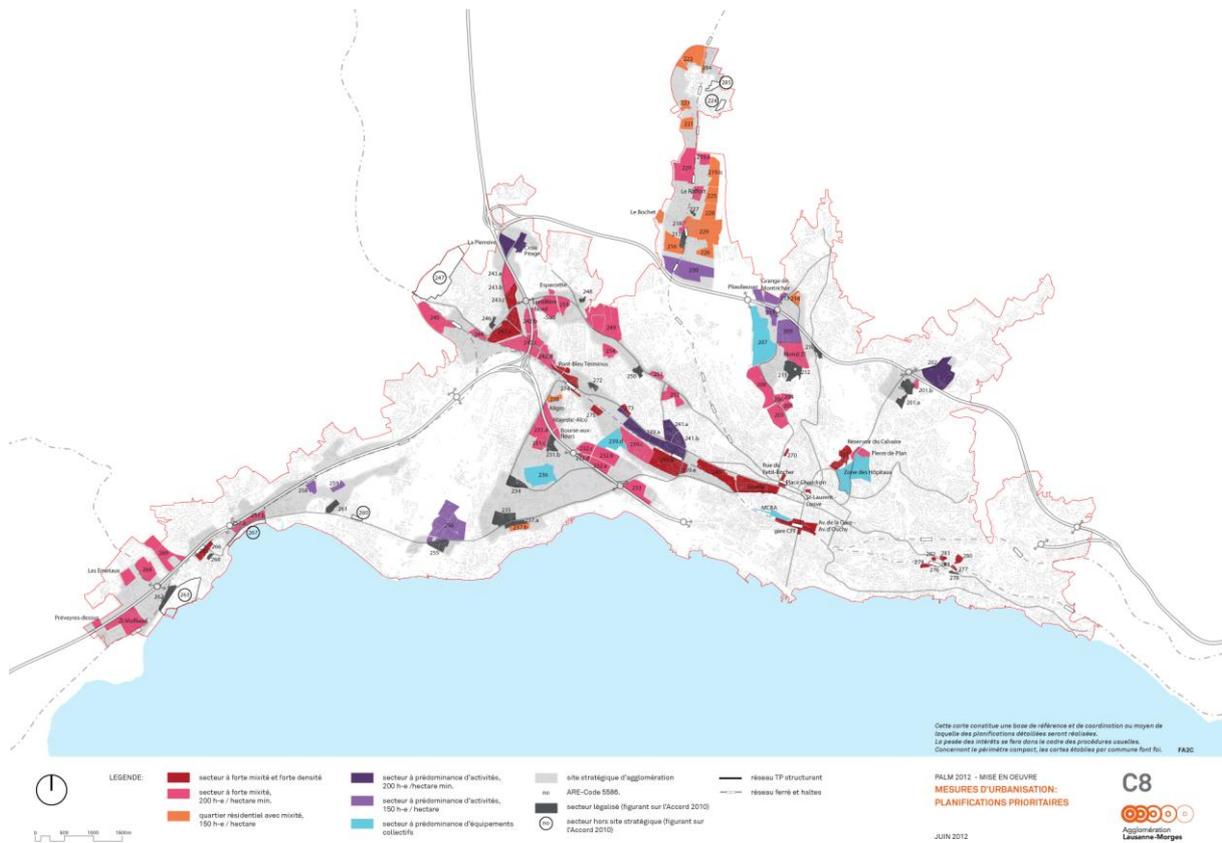
##### **Plan des mesures OPair 2005**

Le plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges, adopté par le Conseil d'Etat en janvier 2006 vise à concilier le développement urbain et économique de l'agglomération dans le respect de la législation fédérale en matière de protection de l'air par une série de mesures

En matière d'urbanisation, le projet répond aux mesures suivantes du plan 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.

## Plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)



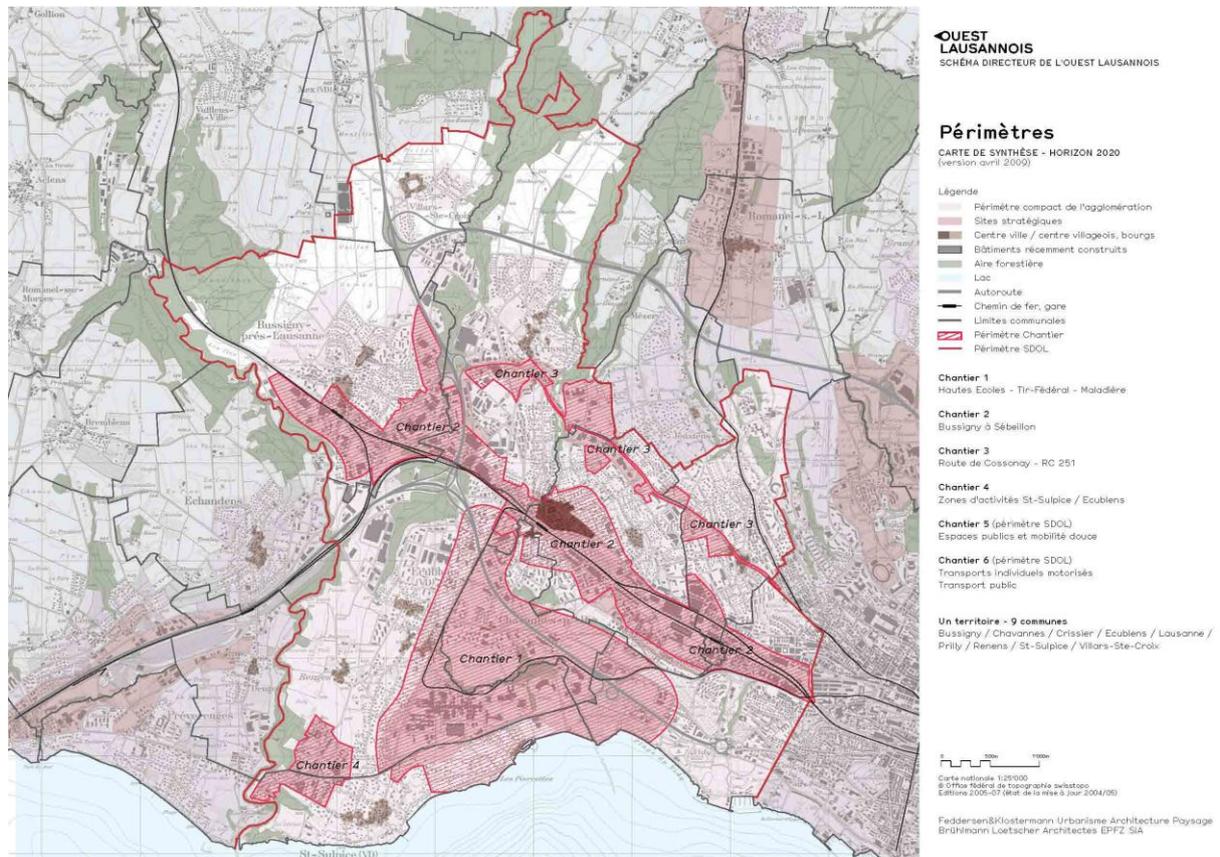
### PALM 2012 Mesures d'urbanisation : planifications prioritaires

Le site des Entrepôts fait partie de la centralité principale d'agglomération que représente le centre-ville de Renens dans le PALM; il est identifié comme site stratégique d'agglomération (site E1 Prilly Sud - Malley - Sébeillon), avec une forte mixité et une forte densité prévues. De plus il est à proximité immédiate de l'interface de transports publics de la gare de Renens dont le renforcement de l'offre est en cours. C'est pourquoi le projet offre une urbanisation dense en phase avec celle existante et avec l'évolution conjoncturelle.

La capacité constructive proposée par le PQ est légèrement plus élevée que celle retenue par le PALM : 84'000m<sup>2</sup> de SPd fixée par le PQ au lieu des 70'000m<sup>2</sup> identifiés par le PALM sur la base d'une version antérieure du projet, qui n'avait pas encore intégré dans son périmètre le silo et ses 9'000 m<sup>2</sup> de SPD (cf. Plan C1 - rapport A - PALM 2012 et fiche sur site K - rapport B - Palm - page 75).

La densité humaine qui en découle est, sur la base des estimatifs réels donnés en p.16, et non sur la base de chiffres statistiques, d'environ 640 habitants et emplois à l'hectare à un taux de saturation de 100%.

## Schéma directeur de l'Ouest lausannois



### SDOL Carte des chantiers

Le PQ est conforme aux lignes directrices du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL), notamment aux objectifs généraux :

- Améliorer le cadre de vie et l'image de l'Ouest lausannois
- Maîtriser le développement du trafic individuel et motorisé, de renforcer l'offre en transports publics de manière coordonnée avec l'urbanisation
- Développer la mixité des affectations
- Exploiter et mettre en valeur le paysage

Le PQ est concerné par divers chantiers d'études qui déterminent les objectifs et principes du SDOL

### Chantier 2 - Bussigny-Sébeillon

En 2005, le chantier 2 « Secteur Bussigny à Sébeillon » a défini le secteur du PQ comme un projet à moyen terme (10-15 ans) sans projet concret. Si le plan du réseau des espaces publics imaginait une traversée perpendiculaire aux voies ferrées se prolongeant au centre du PQ, force est de constater que cette esquisse est peu crédible tant du point de vue économique que structurel.

Les priorités ont évolué, et le PQ se lie au développement du réseau de mobilité douce principalement par la future passerelle vers la

gare de Renens.

#### Chantier 5 - Espaces publics

Le chantier 5 traite des espaces publics et de la mobilité douce. . Le PQ met l'accent sur l'accessibilité piétonne, au cœur du quartier, grâce à une configuration des espaces publics (urbains et verts) attractive pour les usagers non-motorisés. Le PQ, par l'aménagement de places publiques prévoit une liaison piétonne nouvelle entre la Gare de Renens et la rue du Silo.

#### Chantier 6 - Transports

Le chantier 6 vise d'une part à définir le réseau futur des transports publics et d'autre part à élaborer un schéma d'organisation du réseau routier. Le SDOL définit l'objectif thématique de satisfaire la mobilité grâce à la priorité des transports publics, à la maîtrise des transports individuels motorisés et à l'attractivité des transports non motorisés. Cet objectif est soutenu par une urbanisation coordonnée et respectueuse de l'environnement, et par des interfaces de qualité.

Le projet des Entrepôts, par une limitation du nombre de places de stationnement et par des propositions de réaménagement de l'espace public, permet la mise en œuvre de cet objectif.

### **Plan directeur communal**

Le plan directeur communal (PDCom) de Renens a été approuvé en 1998, il fait aujourd'hui partie du projet de révision coordonné des communes de l'Ouest lausannois, dans la mesure où il doit être modifié suite aux études du SDOL.

Néanmoins le chapitre "structure urbaine et vocations du territoire" s'applique partiellement au site des Entrepôts, en particulier le principe b.13 " convertir les secteurs dont le caractère industriel est obsolète en quartiers urbains à affectations mixtes, en particulier au sud des voies CFF.

De plus, un des schémas directeurs sectoriels, celui du Léman-Préfaully, préconise comme vocation du territoire une "réduction de la zone industrielle proprement dite et concentration des activités les long des voies CFF" et une "extension du secteur à vocation résidentielle et mixte sur les anciens terrains industriels". Le projet présenté correspond à ces principes bien que les plans qui les accompagnent ne soient plus pertinents aujourd'hui, en particulier quant à la restructuration du réseau routier (voire la variante B proposée).

## 4. ANNEXES

### ANNEXE 1

#### ILLUSTRATIONS BATIMENTS

Un concept de matérialisation permet d'établir une diversité de couleurs et garantit en parallèle une cohérence sur l'ensemble du quartier. Des matériaux naturels et non-fabriqués permettent d'atteindre le but de construire un quartier écologique et durable. Il est recommandé de travailler avec des matériaux naturels locaux, si possible, autrement importés de pays qui ne demandent pas d'énormes distances de voyage afin de réduire l'empreinte carbone et de soutenir les industries locales. Pour les cadres de fenêtre, nous recommandons le bois, l'aluminium ou un composé de deux.

Dans la limite des contraintes réglementaires (OPAM notamment) le concept de matérialisation permet d'utiliser les matériaux suivant :

- Verre/ Verre acrylique
- Bois
- Béton
- Brique
- Métal

Verre/ Verre acrylique



KCAP, Hooikade, Delft



KCAP, Red Apple, Rotterdam



Panneaux de verre, Baumschlager Eberle



KCAP, Amstel III, Amsterdam Zuid-oost

## ILLUSTRATIONS ESPACES PUBLICS

### Espaces publics

Les aménagements des espaces publics (plantations, nature et traitement des sols) doivent faire l'objet d'un plan spécifique afin de garantir un ensemble paysager cohérent. La différenciation entre les espaces publics et privés (transition) peut être faite par :

- des éléments de plantation/ Haies
- des changements de matériau
- des éléments d'eau

Les places publics sont à programmer (sport, jeux, rencontre etc.) et doivent créer des identités par la plantation, les matériaux etc.

Programmation des squares



Espaces de sport, Kaskelkiez Berlin, Hanke+ Partner  
Plantations



Espaces de jeux, auteur inconnue



Eléments de plantation, Escofet Godot  
Materialization



Haies (Aires de transition), GWL Terrain, KCAP



Changement de matériel, auteur inconnue



Eléments d'eau, auteur inconnue

## Aire des circulations et des places publiques

L'aire des circulations et des places publiques est destinée à l'accès véhicules et à la desserte de mobilité douce. L'aire des circulations et des places publiques doit être sur un niveau sans trottoirs afin de ne pas couper l'axe central. La différenciation entre les espaces dédiés aux véhicules et la mobilité douce doit être fait par des changements de matériaux, des marquages au sol ou des plantations.

### Materialization



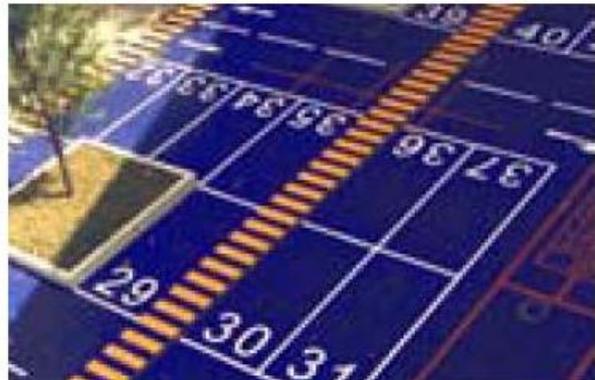
Structures, auteur inconnue  
Signalisation



Éléments de plantation,  
Mediacampus Zürich, IRB Zürich



Marquages au sol, Neu Ulm



Couleurs, Gabriele Kiefer, Berlin

## ANNEXE 2

### CPT du SDOL



Séance cpt du 31.08.2012

#### Questionnaire cpt pour les projets de planification Renens / PQ Entrepôts

Version provisoire  Version définitive

1	Données de base	
	1.1	Adresse
		> Commune
		Renens
		> Rue
		Avenue du Silo / Rue du Simplon
		> Propriétaire(s)
		CFF SA
	1.2	Affectation
		> Actuelle
		Industriel
		> Projetée
		Mixte
		> Le secteur fait-il partie d'un chantier d'étude du SDOL ? Si oui, lequel?
		Oui, chantier 2
		> Le secteur fait-il partie d'un pôle de développement économique ?
		Non
	1.3	Surfaces
		> Parcelle(s)
		n <sup>os</sup> 729, 1382, 684, 668 (partiellement). Surface totale : 35'546m <sup>2</sup>
		> SBP / CUS / COS
		SBP : 80'500 m <sup>2</sup> / CUS : 2.25
	1.4	Etat d'avancement du projet
		Projet de Plan de quartier pour examen préalable cantonal
	1.5	Liste des études annexes (EIE, étude trafic, etc.)
		Etude trafic, étude OPAM, concept approvisionnement énergétique, étude environnement
	1.6	Position de la Municipalité
		Soutien fort à un projet d'équipement d'importance régionale, à la création d'un quartier mixte, au maintien et développement d'entreprises
	1.7	Observations de la Commune sur le projet
		Le projet a déjà été analysé en CPT en mars 2009, au stade de projet découlant d'une démarche MEP.

2012 08 31 détermination cot-ba entrepots.doc

BUREAU DU SCHEMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS  
RUE DE LAUSANNE 35 CP 542 1020 RENENS 1 T: 021 632 71 27 F: 021 632 78 99 schema-directeur@ouest-lausannois.ch www.ouest-lausannois.ch  
BUSSIGNY-PRÈS-LAUSANNE CHAVANNES-PRÈS-RENENS CRISSIER ÉCUBLENS LAUSANNE PRILLY RENENS SAINT-SULPICE VILLARS-SAINTE-CROIX ÉTAT DE VAUD

2	Conformité au SDOL selon les critères ( <i>à remplir par la cpt</i> )	
	2.1	Vocation (affectation, densité)
		<p><i>Vocation :</i></p> <p>Le projet a déjà été présenté à la cpt à deux reprises le 6 mars 2009 et le 30 octobre 2009. La conformité de la vocation du projet a déjà été relevée.</p> <p>La cpt recommande de préciser les attentes de la commune par rapport au caractère et à la vocation de la rue du Simplon, notamment en relation avec l'affectation des rez-de-chaussée.</p> <p><i>Affectation :</i></p> <p>La cpt se réjouit de l'arrivée du gymnase qui permet de stabiliser les éléments programmatiques du plan de quartier.</p> <p><i>Mixité</i></p> <p>La cpt recommande d'indiquer dans le règlement un seuil maximum pour les activités commerciales (avec vérification ICF). La cpt s'interroge sur la manière dont le PQ garantit la mixité au sein du futur quartier (introduction de fourchettes entre activités et logement).</p>
	2.2	Structuration (forme urbaine, espaces publics, aménagements extérieurs)
		<p><i>Morphologie urbaine :</i></p> <p>La cpt souligne l'intérêt d'intégrer la parcelle comprenant le silo FENACO dans le périmètre du PQ. Elle doute cependant du bien-fondé de prévoir le remplacement de ce silo par une construction du même gabarit (+ 460 m) qui risque de porter atteinte au silo Tschumi, comme le fait actuellement le silo FENACO. L'intégration de cette parcelle dans le PQ pourrait être l'occasion d'améliorer la situation actuelle pour une meilleure mise en valeur de la tour OBI et pour améliorer les dégagements nord-sud pour la partie de Renens située au nord des voies CFF. A ce titre, la cpt recommande de vérifier la possibilité de reprise des gabarits des aires constructibles A1 à +3 (+ 445m), afin de distinguer clairement le silo Tschumi du reste de l'urbanisation.</p> <p>Si la possibilité de réaliser un bâtiment haut sur la parcelle FENACO est maintenue, la cpt recommande la mise en place d'une procédure de type concours de projet pour garantir la qualité du projet, ainsi que l'application de la <i>Stratégie pour l'implantation de tours dans l'agglomération Lausanne-Morges</i> (étude en cours).</p> <p><i>Armature urbaine structurante :</i></p> <p>La cpt se pose la question d'une définition précise des espaces publics à l'occasion du PQ : distinction entre futur domaine public et espaces publics sur domaine privé à usage collectif.</p>
	2.3	Mobilité (TP, TNM, TIM, stationnement)

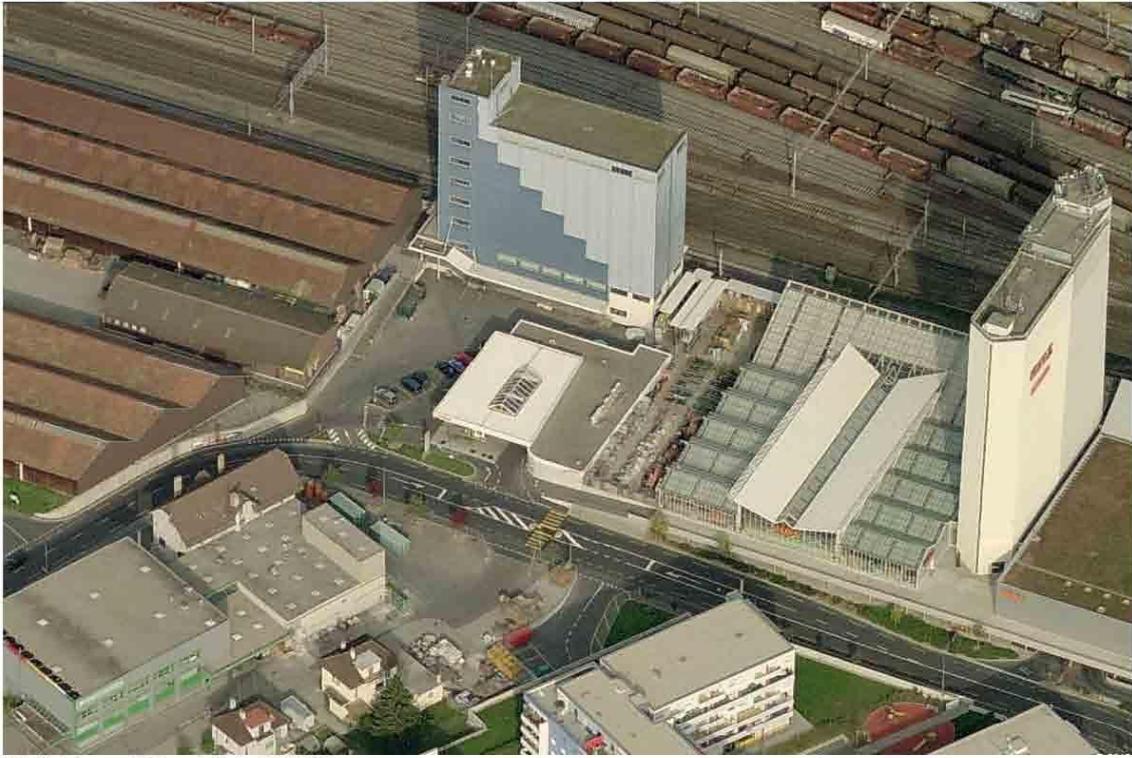
2012 08 31 détermination cot-ba entrepôts.doc

		<p><i>Trafic individuel motorisé et transports publics :</i></p> <p>La cpt recommande la prise en compte des projets de la gare de Renens, elle recommande en particulier une coordination avec l'étude trafic du secteur (Gare et Aftpu) et avec la ligne tl 25.</p> <p>La cpt souligne l'importance de lier le développement du futur quartier, et en particulier du gymnase, à la réalisation de la liaison pour la mobilité douce (passerelle) avec la gare de Renens.</p>
	2.4	Environnement (paysage, air, bruit)
		En termes énergétiques, la cpt se réjouit de la vision complète et ambitieuse développée par le plan de quartier. Les mesures préconisées par l'étude d'impact doivent être ancrés dans le PQ.
3	<b>Recommandation de la cellule de pilotage technique lors de sa séance du 31.08.2012</b>	
	3.1	Stratégie de mise en œuvre :
		-
	3.2	Suite à donner :
		La présente détermination est transmise à la commune de Renens.

2012 08 31 détermination cot-ba entrepots.doc

## ANNEXE 3

### SILO RENENS PARCELLE FENACO



KCAP ArchitectsPlanners Silo Renens - Compléments - 10 juillet 2013

## CONTENU

### Table des matières

Historique	p04
Relevé	p06
Plan	p08
Façade urbaine	p10
perspective	p12

### Contexte de l'étude

Suite aux remarques de l'examen préalable du Plan de Quartier Renens-Entrepôts, notamment celles du SIPAL MS, le présent document vient compléter la brochure « Silo-Renens, parcelle Fenaco » pour conforter les propositions précédentes, notamment en montrant l'intégration du Silo Fenaco dans le PQ et avec le silo Tachumi.

A cet effet les documents suivants sont fournis:

- historique
- façade longitudinale élargie de l'existant
- façade longitudinale élargie de l'état futur
- perspective (esquisse) de l'ensemble, vu depuis les CFF

KCAP ArchitectsPlanners Silo Renens - Compléments - 10 juillet 2013

3

# HISTORIQUE

-le silo Fenaco construit dans les années 1940 précède d'une vingtaine d'années le silo Tschumi. Il fait partie de la silhouette urbaine de Renens depuis sa construction, comme le montre notamment une des photographies aériennes du "fonds Photo Aéroport Lausanne" exposé aux archives cantonales vaudoises.

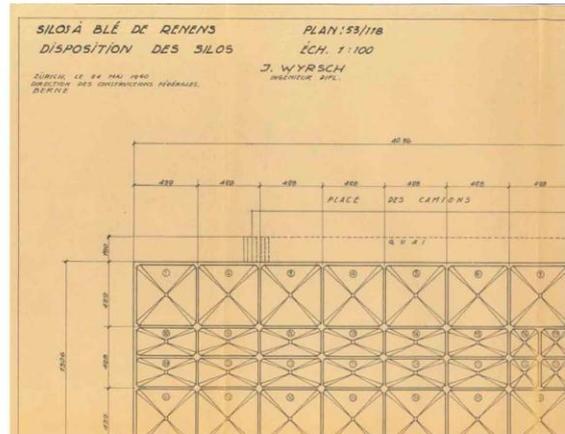
-En 1955 Jean Tschumi, architecte, retrouve la ville de son enfance pour un projet de silo à grains pour l'union des syndicats agricoles romands (USAR), dont la première étape a été achevée en 1959. Celui-ci dialogue avec le premier silo en créant une composition urbaine caractéristique et emblématique de la Renens industrielle. Les auteurs d'un livre de la fin des 60' sur Renens ne s'y trompent pas puisqu'ils mettent cette composition en évidence à plusieurs reprises (photographies de Max-F. Chiffelle), et en particulier sur la couverture de l'ouvrage, vignette dessinée par l'artiste Jean-Claude Hesselbarth.

-Dans le catalogue d'une exposition des acm aux ppar, une perspective du projet de Tschumi place à l'avant-plan, sur la même ligne de fuite que le projet de Tschumi, le silo Fenaco.

-Le Professeur d'histoire de l'architecture Jacques Gubler décrit ainsi l'extension du silo : "en 1972, la transformation de Jacques Felber, élève de Tschumi, respectueux du Patron, doublera la capacité du silo par symétrie spéculaire. L'élégance ascensionnelle et biseautée de la tour se noie alors dans une masse cossue." (p153).

Marie-Louise Trépey, "Trésors de mon pays no 131, Renens". Editions du Griffon, Neuchâtel, 1968

Jacques Gubler, "Jean Tschumi, architecture échelle grandeur", archives de la construction moderne-presses polytechniques universitaires romandes, Lausanne, 2008:



KCAPArchitectsPlanners Silo Renens - Compléments - 10 juillet 2013



Images d'archive, extrait de Marie-Louise Trépey, "Trésors de mon pays no 131, Renens". Editions du Griffon, Neuchâtel, 1968



Perspective de 1966, extrait de Jacques Gubler, "Jean Tschumi, architecture échelle grandeur", archives de la construction moderne-presses polytechniques universitaires romandes, Lausanne, 2008:

KCAPArchitectsPlanners Silo Renens - Compléments - 10 juillet 2013

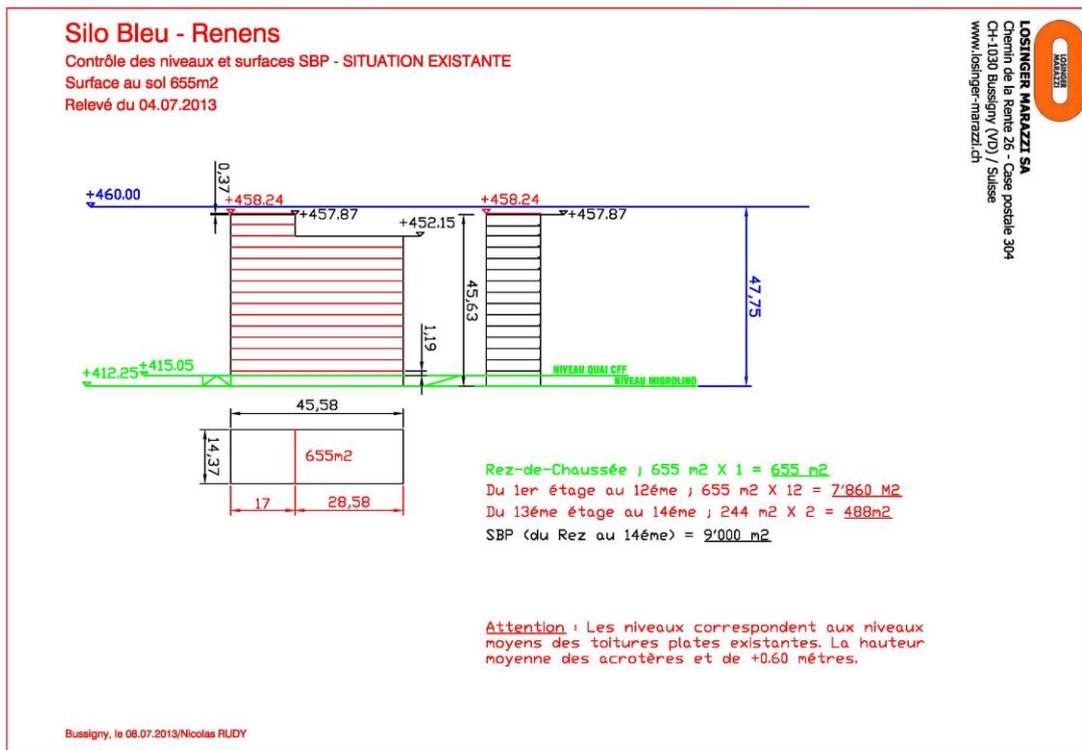
# RELEVÉ

La société Losinger Marazzi a réalisé un relevé sommaire des altimétries du silo pour le compte FENACO / Holdimo SA: métré ci-contre.

Ce relevé nous a permis de faire ajuster le Plan de Quartier, en apportant des informations jusqu'alors non connue: en affinant les limites de constructions en hauteur, pour que soit garanti le maintien de la silhouette existante du silo Bleu, sur le long terme.

KCAP ArchitectsPlanners Silo Renens - Compléments - 10 juillet 2013

6



KCAP ArchitectsPlanners Silo Renens - Compléments - 10 juillet 2013

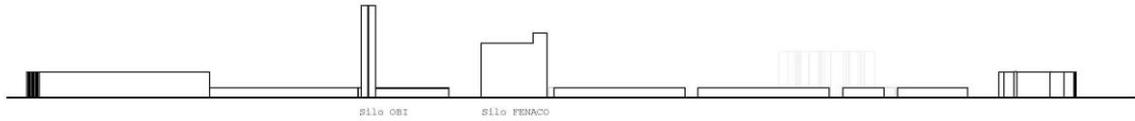
7



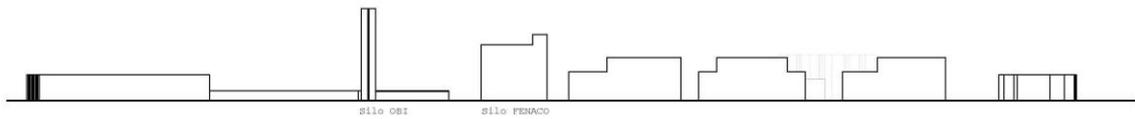
# FAÇADE URBAINE

Les deux silos forment une "fenêtre" sur la ville. Séparé par un bâtiment bas, celui de la migros, cette fenêtre est maintenue. Le silo Fenaco est important pour la silhouette de Renens, aujourd'hui et demain:  
-il marque la fin du Quartier Renens-Entrepôts, par son gabarit dépassant

les autres bâtiments le long des CFF.  
-il permet de maintenir, par son gabarit, le dialogue qu'il entretient avec le silo OBI.



Façade urbaine aujourd'hui, échelle 1/2000



Façade urbaine après la réalisation du Plan de Quartier Renens Entrepôts, échelle 1/2000



Renens-entrepôts aujourd'hui



Après la réalisation du Plan de Quartier Renens Entrepôts  
KCAP Architects&Planners Silo Renens - Compléments - 10 juillet 2013



KCAP Architectes/Planners Silo Renoué - Compléments - 18 juillet 2013



KCAP Architectes/Planners Silo Renoué - Compléments - 18 juillet 2013

## PERSPECTIVE



KCAP Architects&Planners Silo Rennes - Compléments - 10 juillet 2013



KCAP Architects&Planners Silo Rennes - Compléments - 10 juillet 2013

## PERSPECTIVE



## 5. IMPRESSUM

# KCAP

**KCAP Architects & Planners**

Wasserwerkstrasse 129  
8037 Zürich  
Schweiz

T +41 (0) 44 350 16 51  
F +41 (0) 44 350 16 52

zuerich@kcap.eu  
www.kcap.eu